

Universidade Estadual de Campinas  
Instituto de Economia  
Programa de Pós-Graduação em História Econômica

Laércio Honda

*Francisco Pinheiro:*  
*As atividades de um Comerciante de Grosso Trato na América*  
*Portuguesa (1703 – 1749)*

Dissertação de Mestrado em História Econômica elaborada sob a orientação da Professora Dr<sup>a</sup> Ligia Maria Osório Silva e apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre.

CAMPINAS  
2005

UNIDADE \_\_\_\_\_  
Nº CHAMADA \_\_\_\_\_  
/ \_\_\_\_\_ EX \_\_\_\_\_  
TOMBO BC/ 67695  
PROC 16.123-06  
C \_\_\_\_\_ DX \_\_\_\_\_  
PREÇO 11,00  
DATA 29/03/06  
Nº CPD \_\_\_\_\_

ii

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO  
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO DO INSTITUTO DE ECONOMIA**

H755f Honda, Laercio Massaru.  
Francisco Pinheiro : as atividades de um comerciante de grosso trato na america portuguesa (1703-1749) / Laercio Massaru  
Honda. -- Campinas, SP : [s.n.], 2004.

Orientador: Ligia Maria Osorio Silva.  
Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia.

1. Brasil – Historia – 1703-1749. 2. Brasil – Comercio - Periodo Colonial. 3. Brasil – Exploração – Periodo Colonial. I. Silva, Ligia Maria Osorio. 2. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Titulo.

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço à minha orientadora Ligia Osório Silva pela boa acolhida, pela simpatia e solicitude com que acompanhou este trabalho, sempre criteriosa e exigente nas observações mas, ao mesmo tempo, mostrando os diferentes e possíveis caminhos a seguir, sem esquecer a especial paciência com que aguardou o término deste trabalho

Aos professores Fernando Novais, José Jobson de Andrade Arruda, Rui Granziera, Frederico Mazzuchelli, Wilma Peres Costa e Ligia Osório Silva que muito contribuíram para a reflexão, conhecimento e amadurecimento de questões fundamentais para a realização desta dissertação

Meus colegas e amigos do mestrado, André, Leovigildo, Milena, Claudilei, Éder, Wolf, e Rogério pela agradável, proveitosa e saudosa convivência acadêmica. Ao amigo e pesquisador experiente Artur Renda Vitorino agradeço a inestimável e imprescindível contribuição para o *primeiro arranco* desta pesquisa.

Agradeço também ao Alberto e a Cida, sempre cordiais e eficientes e também ao CNPQ pelo auxílio financeiro indispensável.

Aos meus pais José e Hilda, que heroicamente conseguiram construir o seu pequeno mundo, à custa de muito trabalho e muita teimosia.

## **ÍNDICE**

**INTRODUÇÃO** - p. 01

### **CAPÍTULO I**

Portugal e a importância da sua colônia na América

1.1 - A exploração colonial numa conjuntura desfavorável - p. 11

1.2 - A funcionalidade do comércio - p. 23

### **CAPÍTULO II**

Da Europa para Minas Gerais - As viagens de negócios

2.1- As travessias oceânicas - p. 27

2.2 - As remessas de ouro - p. 45

2.3 - As dificuldades em terra - p. 51

2.4 - O transporte e os caminhos para as gerais - p. 57

### **CAPÍTULO III**

Francisco Pinheiro e sua Rede Comercial

3.1 - Comissários e representantes comerciais - p. 67

3.2 – As mercadorias e suas especificidades - p. 95

**CONSIDERAÇÕES FINAIS** - p.113

**FONTES E BIBLIOGRAFIA** – p. 119

## RESUMO

O grande comerciante Francisco Pinheiro nunca saiu dos arredores de Lisboa, mas controlava seus negócios à distância através de intensa correspondência trocada com seus representantes comerciais instalados nos três continentes: Europa, Ásia e América portuguesa, em regiões tão distantes como Cuiabá e Macau, na primeira metade do século XVIII.

O contexto era realmente o da exploração colonial. As riquezas coloniais deveriam seguir o caminho da metrópole conforme os mandamentos do sistema colonial. E para isso o comércio foi de fundamental importância na medida em que representava uma eficiente máquina de sugar o excedente econômico da colônia.

Através da análise das cartas de Francisco Pinheiro, pudemos acompanhar o cotidiano de alguns dos protagonistas desse mesmo comércio colonial e, na medida em que adentramos a sua atividade profissional descendo ao nível das atitudes do dia a dia para viabilizar os seus negócios, pudemos destacar a óptica do comerciante, o que contribui para conhecermos melhor o funcionamento do comércio colonial como um todo.

Ao ressaltar a análise do comércio colonial do ponto de vista do comerciante notamos algumas peculiaridades. O Estado se esforçava para manter a regularidade do sistema de frotas, mas os comerciantes procuravam burlar esse sistema; os representantes de Pinheiro pediam insistentemente para enviar navios fora da frota e, em casos extremos, isto é, de excesso de mercadorias na colônia, os comerciantes pediam simplesmente para não haver frota em determinado ano, porque a chegada de novas mercadorias só complicaria a situação.

Apesar das recomendações para que se vendam logo as mercadorias *pelo estado da terra*, há inúmeros exemplos em que por erro de cálculo ou falha nas informações, não era possível vender as mercadorias nem pelo preço que tinham custado em Lisboa, segundo esses comerciantes. E nesse caso as vendas só davam lucros ao Rei, por conta dos impostos

e aos navios, por causa dos fretes. Não era tão fácil então, implementar a máxima mercantilista de comprar barato para vender caro

A captura do excedente pelas redes metropolitanas também eram comprometidas quando os representantes comerciais rompiam as intrincadas relações de parentesco e amizade, não cumprindo seus deveres e se ausentando para o sertão com as mercadorias consignadas, ou se envolvendo em confusões onde cometiam assassinatos ou outros delitos em total prejuízo da sua atividade comercial.

Outros traíam a confiança e não enviavam os resultados das vendas, acumulando dívidas que não pagavam e se enriqueciam por meios escusos como o sobrinho de Pinheiro João Pinheiro Netto, que lesou inclusive os seus irmãos.

Alguns esqueciam por completo o propósito inicial de se enriquecerem na colônia para garantir uma vida melhor para a sua família em Portugal. Cruz constituiu nova família em Sabará ostentando um estilo de vida oneroso, dissipando facilmente as riquezas acumuladas em tempos de prosperidade, contrariando as constantes recomendações de Pinheiro que os instruíam quanto a conduta mais adequada para ter sucesso como comerciante: trabalhar bastante sem desperdiçar tempo nem esforços, evitando o ócio e não se acostumar à vida dispendiosa.

Dessa forma, se o comércio tinha essa funcionalidade para a exploração colonial, não era tão fácil executá-lo para finalmente extrair o excedente da colônia. Este é o foco principal desta pesquisa.

Outros aspectos analisados foram a variedade e quantidade das mercadorias consignadas, os prazos de pagamentos, tempos de viagem, as condições em que eram feitos esses transportes, o desenvolvimento das correntes abastecedoras que incorporaram progressivamente os produtos da terra e ganharam vulto a ponto de inverter as rotas de abastecimento que confluíram para o Rio de Janeiro no período seguinte – a partir de 1750.

## INTRODUÇÃO

Nosso objetivo, através deste trabalho, é conhecer melhor o comércio colonial, especialmente aquele relacionado com as novas oportunidades abertas pela corrida do ouro no início do século XVIII; um mundo colonial em acelerada transformação e que estava conseguindo corresponder às melhores expectativas de um reino cada vez mais carente de recursos. Certamente o ouro brasileiro conseguiu espantar o “mal-estar que invadiu Portugal e seu império, a partir da segunda metade do século XVII”<sup>1</sup>

Devemos considerar também que, esse pequeno reino colonizador, Portugal e sua maior colônia, Brasil, estavam imersos num contexto maior que se chamou Antigo Sistema Colonial. Segundo Amaral Lapa esse “Antigo Sistema Colonial é por excelência o sistema da transição”<sup>2</sup>, sendo que a sua caracterização pode ser feita em vários níveis: o capital que comanda o processo é o comercial, o regime político dominante é o absolutismo real e a colonização vigora como estratégia mundial de exploração<sup>3</sup>. Se “o comércio foi de fato o nervo da colonização do Antigo Regime”<sup>4</sup>, podemos dizer que esse sistema gerou “uma economia pré-capitalista, quase sempre orientada pela doutrina mercantilista”<sup>5</sup>.

O mercantilismo<sup>6</sup>, numa primeira aproximação, pode ser identificado com a idéia metalista, ou seja, existe uma relação direta entre riqueza e quantidade de metais preciosos existentes dentro de determinado país. Tudo se tornava mais fácil se fossem encontrados imediatamente ouro ou prata nas terras descobertas no além mar. Caso contrário, esse mesmo objetivo poderia ser alcançado através dos lucros no comércio, isto é, constituindo

---

<sup>1</sup> Virgílio Noya PINTO. *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português*, São Paulo, Nacional, 1977, p. 15.

<sup>2</sup> José Roberto do Amaral LAPA. *O Antigo sistema Colonial*, São Paulo, Brasiliense, 1982, p. 18.

<sup>3</sup> *Idem*, p. 17.

<sup>4</sup> Fernando Antônio NOVAIS. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777- 1808)*, sexta edição, São Paulo, Hucitec, 1995, p. 72

<sup>5</sup> LAPA. *Op. cit.* p. 36.

<sup>6</sup> NOVAIS. *Op. cit.* Capítulo 2, especialmente p. 57-72.

uma balança comercial favorável com outros países, pois essa diferença entre exportações e importações se converteria em fluxo de metais preciosos para o país superavitário

Esse saldo comercial, viabilizado por uma política externa altamente protecionista, revertia-se em fator de enriquecimento nacional, normalmente em detrimento de outras nações e das colônias, já que ao saldo positivo de uma nação correspondia exatamente o saldo negativo de outra.

Então temos uma relação de natureza conflituosa, uma *desenfreada competição*<sup>7</sup> entre as nações colonizadoras européias, tornando-se de extrema necessidade para cada uma delas garantir territórios onde fosse possível impor as máximas do mercantilismo, extraíndo um excedente que pudesse reforçar a posição dos países colonizadores, possibilitando a estas competirem em vantagem com as demais nações. Isto consagrou uma forma de agir, um consenso entre os países europeus que passou a se chamar Pacto Colonial.

Segundo esse princípio, o Pacto Colonial, as colônias deveriam fornecer mercados para os produtos da metrópole, ocupação para os trabalhadores do reino, metais preciosos e mercadorias com valor comercial para a metrópole européia. Enfim, “as colônias se deviam constituir em fator essencial do desenvolvimento econômico da metrópole”<sup>8</sup>.

Para incrementar a funcionalidade desse Sistema Colonial era necessário a imposição de monopólio para o comércio colonial, o *exclusivo metropolitano*, que conduziria o excedente econômico para a Europa; porque a existência de um único comprador para os produtos agrícolas da colônia forçaria seus preços para baixo, ao mesmo tempo em que tornaria cada vez mais caros os produtos europeus vendidos na colônia pelos mesmos comerciantes da metrópole.

Posto dessa forma, o *sentido da colonização* fica em total evidência. O processo de ocupação, povoamento e valorização das novas terras visava praticamente um único objetivo. Produzir para o mercado externo, fornecer produtos tropicais e metais nobres à economia européia<sup>9</sup>.

A novidade da América portuguesa foi não ter sido encontrado riquezas metálicas imediatamente. Este fato, “a não existência de produtos comercializáveis levou à sua

---

<sup>7</sup> NOVAIS. *Op. cit.* p. 61.

<sup>8</sup> *Idem*, p. 59.

<sup>9</sup> *Idem*, p. 68.



produção, e disto resultou a ação colonizadora”<sup>10</sup>. Possibilitando e exigindo a montagem de uma nova sociedade. Uma sociedade que adentrou ao circuito da produção para exportar açúcar *para adoçar a boca dos europeus*, como diria Darcy Ribeiro.

Segundo Novais, esse sistema colonial, dentro do mercantilismo era o *projeto básico*, que não podemos ignorar para entendermos a forma como nascemos para o mundo europeu. No entanto, adverte o próprio autor – “Isto em teoria. A história real, porém se desenrola mais no plano do atípico e do peculiar do que no quadro dos modelos”<sup>11</sup>

Este é precisamente o ponto em que Amaral Lapa concorda e ressalta na sua análise do Antigo Sistema Colonial; “a aparente rigidez das normas assim proclamadas constitui um plano naturalmente ideal que, na prática, vê-se contudo constrangido a concessões e contradições que tecem contínua flexibilização”<sup>12</sup>. Essa flexibilização aparece sob a forma do comércio intercolonial<sup>13</sup>, tanto o comércio dentro da colônia, de uma capitania a outra através da navegação de cabotagem, quanto o comércio entre as colônias, por exemplo, entre Brasil e África envolvendo tabaco e escravos Somado ao contrabando, constituem todos trocas feitas fora desse sistema.

Ademais, o desenvolvimento do comércio dentro da colônia, ou a importância e magnitude do mercado interno ganhou relevo nos estudos de autores como João Fragoso e Alcir Lenharo, que apontam para a existência de uma dinâmica interna própria, um mercado interno ou parte dele, que não seria apenas subsidiária ou tributária da economia de exportação. Outro autor, Roberto Borges Martins vai além, destacando a notável autonomia de Minas Gerais do início do século XIX em relação ao mercado externo, chegando a afirmar que “a esmagadora maioria dos escravos mineiros nunca esteve numa mina ou numa fazenda de café”<sup>14</sup>.

Na documentação por nós analisada, as cartas de Francisco Pinheiro, constatamos que era bastante comum a venda de mercadorias no Rio de Janeiro em troca da prata espanhola proveniente dos navios que vinham do sul do continente; destacando-se também

---

<sup>10</sup> NOVAIS. *Op. cit.* p. 68.

<sup>11</sup> *Idem*, p. 60.

<sup>12</sup> LAPA. *Op. Cit.* P. 27.

<sup>13</sup> *Idem*, p. 66.

<sup>14</sup> Roberto Borges MARTINS. *Minas Gerais, século XIX: tráfico e apego à escravidão numa economia não-exportadora*, Estudos Econômicos, 13(1): 181-209, jan/abr. 1983, p. 183.

a versatilidade com que mercadorias vindas do Reino e que não tiveram saída na Bahia eram enviados ao Rio de Janeiro e com a mesma facilidade poderiam ser remetidos para a África, conforme a conveniência, evidentemente com custos crescentes. Sendo que seus efeitos, além de assumir formas variadas como moedas, ouro, ou mercadorias como açúcar e madeiras, poderiam seguir também por caminhos diversos, podendo não seguir diretamente e imediatamente para o reino. São portanto, relações que ultrapassam o circuito mais fechado da dicotomia metrópole-colônia.

Na medida em que concordamos que “a colonização européia moderna aparece em primeiro lugar como um desdobramento da expansão puramente comercial”<sup>15</sup>. achamos relevante conhecermos melhor esse comércio colonial, no caso, através da óptica dos protagonistas desse mesmo comércio colonial – os comerciantes; tanto o pequeno representante comercial ambulante, de comércio fixo, mas também o de grosso trato, “que cresceu à sombra protetora do monopólio metropolitano e progrediu graças à mineração do ouro no Brasil do século XVIII”<sup>16</sup>

Focalizaremos no nosso trabalho, os acontecimentos do dia a dia desses homens de negócios que, inseridos nessa trama do monopólio metropolitano, tinham que arrematar contratos, tanto o de monopólio do fornecimento de mercadorias, quanto de arrendamento de praças fiscais e também de cargos públicos, para participarem dos lucros desse comércio colonial. Devemos acrescentar, no entanto, que essa simbiose entre os grandes comerciantes e o Estado ia até o momento em que esses contratos fossem assinados; a partir daí esses comerciantes estavam entregues a sua própria sorte e a promessa de enormes lucros poderia não se concretizar<sup>17</sup>. Porém, essa mesma promessa de enriquecimento rápido, instigados por um mundo colonial em expansão mostrava que havia espaço para o

<sup>15</sup> NOVAIS. *Op. cit.* p. 67.

<sup>16</sup> Myriam ELLIS. *Comerciantes e Contratadores do Passado Colonial*, in Revista do Inst. Est. Bras. (24), 1982, p. 122.

<sup>17</sup> É o que aconteceu aos contratadores da pesca da baleia no Recôncavo baiano Domingos Ferreira (1662-1666), Inácio de Velasco (1672-1675) e Antônio Pereira Barbosa (1687-1690). “Inácio de Velasco (1672-1675), por exemplo, com a captura de somente cinco baleias pequenas, no primeiro ano de contrato, que renderam 1500 cruzados, sofreu o prejuízo de mais de 8.000 cruzados investidos em preparativos para a pesca e deixou de auferir uma renda anual montante a 14.000 cruzados. No segundo ano continuaram as perdas; das 22 baleias arpoadas apurou somente 11.000 cruzados, ou seja, 500 cruzados por baleia”. E o motivo apontado para o fracasso da empreitada foi a inexistência de condições naturais favoráveis, ou seja, não estava soprando o vento sul nas costas brasileiras que favorecia o aparecimento das baleias. Em condições normais capturavam-se em média 140 baleias a cada triênio. O predomínio dos ventos de

*self made man*, que dando vazão ao seu lado empreendedor, poderia trilhar o caminho da riqueza enfrentando os caprichos da natureza e do mercado colonial. Esse foi o caminho percorrido pelo reinol Antônio Fernandes de Matos<sup>18</sup> (1671-1701), conhecido em Pernambuco como o *mascate*. De origem humilde emigrou para o Brasil e se estabeleceu no Recife como mestre-pedreiro. Sabendo tirar proveito das boas oportunidades comerciais granjeou uma rápida ascensão econômica e social, tornando-se exportador de açúcar, negociante de escravos e contratador dos Dízimos. Trajetória parecida, de rápido enriquecimento, teve também o *emboaba* Manoel de Bastos Viana<sup>19</sup>. Nascido por volta de 1695, trabalhou desde muito novo como caixeiro em estabelecimento comercial em Lisboa, cujo dono tinha comércio com o Brasil. Veio para o Rio de Janeiro em 1719 ou 1720 e passou *a viver do negócio mercantil para as minas de ouro*, como ambulante e sócio de Antônio Lopes da Silva. Dois anos depois já estava nas minas com estabelecimento fixo. Em 1730 foi para o reino para contrair matrimônio e pouco tempo depois foi arrematante do Contrato do Sal do Estado do Brasil pelo tempo de seis anos a se iniciarem em janeiro de 1738.

Para executarmos este trabalho centralizamos as nossas análises em um estudo de caso. Francisco Pinheiro, o nosso personagem central, era um comerciante de grosso trato instalado em Lisboa na primeira metade do século XVIII, que amealhou grande fortuna comandando uma enorme rede de distribuição de mercadorias que abrangia três continentes: A Europa (Hamburgo, Sevilha, Amsterdam, Londres, Roma, Coimbra, Lisboa, Porto, Açores entre outras), a América portuguesa (Rio de Janeiro, Bahia, Ceará, Pernambuco, Minas Gerais, Mato Grosso, São Paulo, Colônia do Sacramento), a África (Angola, Costa da Mina) e Macau na Ásia. Muitas vezes, esse comerciante atuou associado a outros dois comerciantes: Egneas Beroardi e Paulus Hieronimo Medici

Na América portuguesa, estabeleceu-se primeiro no nordeste, e depois, Rio de Janeiro e São Paulo acompanhando as novas e boas oportunidades proporcionadas pela

---

nordeste eram tidos como os responsáveis pelo desaparecimento das baleias do litoral brasileiro. Myriam ELLIS. *Comerciantes e Contratadores do Passado Colonial*, P. 107.

<sup>18</sup> *Idem*, p. 103.

<sup>19</sup> *Idem*, p. 103-104.

descoberta do ouro no interior do continente. Mais tarde seus negócios se estenderam até Mato Grosso e Colônia do Sacramento.

Através das cartas enviadas e recebidas de todas essas localidades citadas acima, podemos conhecer melhor a variedade dos produtos, a sua origem, a precariedade dos transportes, tanto no mar como em terra, a situação paradoxal em que o ouro saído das batéias virava moeda imediatamente, sugerindo uma enorme liquidez, ao passo que sabemos que boa parcela do comércio era feita à prazo. Prazos estes que variavam da próxima frota até três ou quatro anos, envolvendo muitas vezes uma longa e perigosa busca pelos devedores e a conseqüente expulsão do sistema de parentesco e confiança que enlaçavam essas relações comerciais, já que o recrutamento dos agentes comerciais para atuarem nesses rincões do império português eram fortemente baseados no parentesco, amizade e confiança.

As cartas então, tinham a função de controlar os seus negócios à distância, já que, aparentemente Pinheiro não saía dos arredores de Lisboa, valendo-se para isso, do seu apurado tino comercial, e de copiadores de cartas, por ser analfabeto e sabendo apenas riscar o seu *sinhal*. Esses copiadores de cartas eram encarregados de manter uma intensa correspondência com seus comissários instalados nas diversas regiões citadas acima. Essas cartas, parte das quais utilizaremos neste trabalho, cumpriam duas funções – vigiar e orientar os seus comissários e informar-se das melhores oportunidades comerciais.

Com esse intuito, em carta de 9 de outubro de 1722 escrevia para um de seus comissários, Luís Alvares Pretto, seu sobrinho, instalado na praça do Rio de Janeiro, com as seguintes recomendações.

"Evitai como vós digo gastos supérfluos; seja moderado e fechado na bolsa; quanto poderdes fugir de mulheres; más companhias e ruins conversas; porque qualquer destas bastará para vos arruinar tanto no crédito como na fazenda."<sup>20</sup>

Antes de Alvares Pretto, Francisco Pinheiro havia enviado para o Rio de Janeiro o seu irmão Pinheiro Neto. Mas Pinheiro Neto não possuía o mesmo tino comercial do irmão,

---

<sup>20</sup> Hospital São José. Carta 1029. Maço 4. in: LISANTI Filho, Luís. *Negócios Coloniais*. Brasília: Ministério da Fazenda, 1973, 5<sup>o</sup> v, p. 22. Com exceção das fontes, a ortografia das citações foi atualizada. Doravante seguiremos este critério.

queixando-se sempre e apresentando um desempenho aquém do esperado. Foi substituído por João Francisco Muzzi e Luís Álvares Pretto.

Como um dos melhores correspondentes comerciais de Francisco Pinheiro, o italiano João Francisco Muzzi chega ao Rio de Janeiro em 1721, trazendo como sócio o jovem Luís Álvares Pretto, sobrinho de Francisco Pinheiro. Apesar de bisonho nos negócios, Pretto era parente e homem de confiança de seu tio Pinheiro, indo para o Rio de Janeiro com a missão de vigiar seu esperto sócio João Francisco Muzzi. Isto se fazia necessário, porque Pinheiro considerava Muzzi um excelente comerciante, mas não estava acima de suspeitas. Neste sentido, em carta dirigida a seu jovem sobrinho, Pinheiro fazia as seguintes recomendações:

"[...] vos peço sim vos hajais com muita vigilância com ele (Muzzi), não vos os fiando dele em coisa alguma, nem ainda no comer e beber, mas dissimulando o que for possível para que nos dê contas amigavelmente do que a nós pertence [...] que por mal nunca podemos ficar bem; porque esta terra fica muito distante e por nenhum princípio convém que entre vós e ele haja diferenças que pode haver alguma ruína [...]"<sup>21</sup>.

Percebe-se, na relação triangular entre Francisco Pinheiro, Luís Álvares Pretto e João Francisco Muzzi, que Pinheiro comandava de Lisboa os seus sócios correspondentes. Já entre os dois últimos, era estabelecida uma via de mão dupla com Pinheiro em que tanto Pretto quanto Muzzi acusavam-se mutuamente. Em um desses casos, enquanto Muzzi reclamava em carta dirigida a Pinheiro sobre a falta de habilidades comerciais de seu sobrinho<sup>22</sup>, informação esta sobejamente conhecida por Pinheiro, Pretto, por sua vez, informava a Pinheiro que o comportamento de Muzzi havia ultrapassado o que era *normal e permissível*. Como Muzzi havia comprado uma mulata para dela servir-se, Pretto escrevia para o seu tio informando-lhe do ocorrido.

"[...] comprou o dito meu companheiro uma mulata que dizem foi por 500 e tantos mil-réis [e] terá gasto outro tanto com a mulata e me parece ainda na pretensão de a trazer para casa o que eu não quero consentir e nem consentirei; e juntamente vejo ser muito afeiçoado a coisas que não está bem a um homem de bom procedimento nem tampouco a quem tem fazenda alheias em seu poder; como também as amizades deles ou os amigos com quem ele

<sup>21</sup> Carta 1079. Maço 4, 5<sup>o</sup> v, p. 93.

<sup>22</sup> Em 24/02/1725, Muzzi escreveu a seu patrão informando que Pretto "*não sabe ainda coisa alguma (de negócios), que ainda que seja vergonha minha o dizer isto, por ter estado quatro anos em minha companhia, e não tenha aprendido nada.*", Carta 364. Maço 32, 2<sup>o</sup> v, p. 554.

trata consentem-lhe tais maganices que por nenhuma forma podem estar bem a um homem honrado, como é andarem medindo os passos que eu dou para então meterem em casa mulatas e negras para fazerem delas o que lhes parecem."<sup>23</sup>

Além de estabelecer essa rede de vigilância à distância, as cartas eram o meio utilizado para manter-se informado das melhores oportunidades comerciais. O preço das mercadorias, “[...] fazenda seca vai a saber baetas a 780 e 800 rs o covado, serafinas a 14500 “<sup>24</sup>; a escassez ou excesso de mercadorias, “[...] carregar 4 navios de farinha é vontade de perder dinheiro”<sup>25</sup>; o ajuste de contas, “ folguei muito que VM ficasse entregue das 197/8 de ouro, e das 4 caixas de açúcar que na frota passada carreguei por sua conta, e com esta será aquela da venda do sal e dela verá VM, ficar licado 871374 rs que empreguei em 633/8 de ouro em pó[...]”<sup>26</sup>

Além destas informações meramente comerciais percebemos um esforço permanente dos comissários em mostrar o ambiente econômico e social em que atuavam. Como justificar gastos para se fazer representar em cerimônias religiosas, contando detalhes desse acontecimento, gastos com presentes e mimos aos funcionários reais, caracterizando uma relação de troca de favores e de dependência, onde as cartas de recomendação e compra de cargos tinha um papel fundamental. Estão contempladas também a precariedade dos transportes, onde os naufrágios eram comuns, as estradas para o interior eram muito ruins causando prejuízos aos comerciantes, com garrafas de vinho que chegavam vazias à Minas devido aos solavancos dos animais que transportavam cargas em condições tão adversas. Aparecem ainda hábitos alimentares, preferências nas cores de roupas e tipos preferidos de aguardente.

Assim, apesar de serem cartas comerciais e portanto de utilidade óbvia, nelas circulam muito mais do que demonstrativos de vendas, qualidades e quantidades de mercadorias. Soma-se ainda, a falta de uma sistematização maior dessas cartas comerciais, que viria apenas com Pombal, na segunda metade do século XVIII, fazendo com que, numa mesma seqüência de dados apareçam costumes alimentares, cotação do ouro, venda de

---

<sup>23</sup> Carta 344. Maço 28, 2<sup>o</sup> v, p. 446-7.

<sup>24</sup> Carta 225. Maço 18, 2<sup>o</sup> v, p.38.

<sup>25</sup> Carta 60. Maço 28, 1<sup>o</sup> v, p.87.

<sup>26</sup> Carta 32. Maço 18, 1<sup>o</sup> v, p.48.

tecidos e queixas referentes a doenças adquiridas; tudo junto no mesmo texto, avultando sensivelmente a quantidade e variedade de informações contidas nessas cartas

As cartas enviadas e recebidas por Francisco Pinheiro estão no Hospital São José, antigo Hospital Real de Todos os Santos, em Lisboa. Utilizaremos a parte desta documentação, que tem a ver diretamente com o Brasil e que foram transcritas e organizadas por Luis Lisanti Filho numa obra chamada *Negócios Coloniais*, publicado pela Visão Editorial, em 1973, sob o patrocínio do Ministério da Fazenda do Brasil<sup>27</sup>, composta de cinco volumes, 1792 cartas ativas e passivas, isto é, a enviada e a recebida pelo comerciante, e mais papéis diversos, que somam cerca de 5.600 documentos.

Segundo Amaral Lapa<sup>28</sup>, “estas cartas vêm agora mostrar-nos a face da questão que permanecia oculta. Temos assim a palavra do mercador”, que, interessado em burlar a legislação, vencer os riscos visando maximizar os seus lucros, queixavam-se das frotas, dos capitães relapsos que condicionavam mal as mercadorias causando perdas, pediam insistentemente para que fossem mandados navios fora da frota, pois o primeiro que chega é que faz o melhor negócio; queixavam-se dos armazéns das alfândegas e dos fiscais corruptos. Nesse sentido o nosso enfoque prioriza o ponto de vista do comerciante, a sua forma de pensar e agir para conseguir viabilizar o seu empreendimento. Procuramos acompanhar o seu cotidiano, os seus problemas do dia a dia, tanto os de ordem natural quanto os conjunturais, que resultavam na morosidade dos transportes e das comunicações, tornando o mercado fluido e aumentando a incerteza da recuperação do investimento.

Seguindo esta lógica analisamos inicialmente as viagens através do Atlântico; o tempo gasto na travessia, as épocas do ano mais utilizadas para essa travessia, os perigos no mar. Em seguida o desembarço das mercadorias na alfândega, a longa viagem das mercadorias por terra até Minas. Depois, o mercado mineiro propriamente dito; a variedade, preferências, épocas do ano em que se vendem mais determinadas mercadorias, os prazos e perdas. Nesta fase, a análise será baseada sobretudo na documentação de Francisco Pinheiro. Discutiremos também a extensão de sua rede comercial, os laços de parentesco e dependência que utilizava para recrutar e depois aprisionar seus subordinados nessa intrincada rede comercial.

---

<sup>27</sup> LISANTI Filho Luís, *Negócios Coloniais*, 5 v.

<sup>28</sup> José Roberto do Amaral LAPA, *Historiografia Brasileira Contemporânea: A História em Questão*, Petrópolis, Vozes, 1981, 2ª edição, p. 128.

Acreditamos então que este comerciante foi um bom representante de sua classe nesse período, tinha intimidade com o poder metropolitano, pedia diretamente ao Rei cargos e funções para seus protegidos, arrematava contratos em Lisboa e chegou a receber o hábito da Ordem de Cristo. Portanto estava bem inserido nos grandes acontecimentos da época. Assim ele e seus subordinados tiveram que lidar com todas as adversidade e características de seu negócio e de sua época, podendo trazer boas contribuições para entendermos melhor este período.

Analisaremos esse comerciante no contexto da exploração colonial. Achamos pertinente esta abordagem pois as suas atividades estão em consonância com a busca de afirmação do Estado metropolitano, levando e sendo levado pela expansão comercial nos territórios ultramarinos, contribuindo com a sua parte para efetivar através do comércio, a extração do excedente, completando o processo de exploração colonial. Exploração colonial que ganha contornos mais dramáticos quando estamos tratando da expansão para uma nova área, um sertão distante onde existem enormes riquezas que se podem perder facilmente. No próximo segmento procuraremos situar nosso comerciante no tempo e espaço.



## CAPÍTULO I

### **Portugal e a importância da sua colônia na América**

#### **1.1 - A exploração colonial numa conjuntura desfavorável.**

Depois da Restauração (1640), Portugal se encontra em situação particularmente complicada no cenário europeu. O pequeno país colonizador estava pauperizado pela guerra de independência e a Espanha demorou mais de vinte anos para reconhecer o trono bragançino, constituindo-se em constante fonte de ameaça e preocupação. Também os seus extensos domínios ultramarinos passaram a ser cada vez mais cobiçados por outras potências mercantilistas como a Holanda, mas sobretudo França e Inglaterra, que se sobressaem na disputa intermetropolitana.

Nesse contexto, Portugal não conseguirá manter todas as suas possessões. No Oriente o rendoso comércio de especiarias estava praticamente perdido, porque este comércio, como dissemos anteriormente, era típico do mercantilismo - comprar barato para vender caro. Era viabilizado através do monopólio real devido ao alto custo da operação. “O essencial era que não houvesse uma concorrência de compradores no Oriente”<sup>29</sup> Mas devido a União Ibérica e a animosidade entre Espanha e Holanda, os batavos foram impedidos de se abastecer de especiarias orientais e produtos coloniais no porto de Lisboa para redistribuir para o norte da Europa e Mediterrâneo; assim os holandeses ficaram sem opção e fizeram incursões pelas áreas produtoras no oriente e ocidente em detrimento do monopólio português.

O fato de aparecer um concorrente já punha em risco o empreendimento porque acarretava diminuição de lucros pelo aumento do preço de compra das mercadorias, ainda mais quando os concorrentes eram os holandeses, representados pela Companhia das Índias Orientais. Fundada em 1602, essa moderna companhia por ações logrou êxito tão grande que num prazo de dez anos praticamente expulsou os portugueses deste rendoso negócio.

Volta-se a atenção para o Atlântico, principalmente o Brasil. Mas os problemas continuaram sendo os mesmos. Portugal terá de defender a colônia num momento em que

a concorrência entre as metrópoles tornava-se acirrada. Competição essa, dentro da lógica mercantilista, que impelia os países europeus a acumularem o máximo de riqueza possível. Riqueza essa que poderia ser alcançado pela manutenção de uma balança comercial favorável, mais exportações do que importações, pela exploração colonial e também por outros expedientes como o contrabando, o ataque às possessões de outras nações européias a pilhagem e a pirataria. Nesse caso simplesmente tomando de assalto as riquezas conquistadas por outros

A exploração colonial foi sem dúvida o ingrediente mais importante. Através da imposição do exclusivo metropolitano, garantia-se a transferência de riqueza da colônia para a metrópole, porque o monopólio nas duas direções possibilitava à metrópole comprar os produtos coloniais pelo preço mais baixo possível, próximo do seu custo de produção e vender-lhes os produtos europeus pelo preço mais alto, garantindo assim a transferência do excedente para a metrópole

Dada a importância dessas colônias e pelo fato de que os países ibéricos tiveram a primazia nos descobrimentos, isto é, constituíram antes dos outros as suas colônias, na medida em que usufruíam das riquezas dessas conquistas tornaram-se alvos preferidos das outras metrópoles, pois quem não tinha colônias atacava a dos seus adversários ou interceptava seus navios no mar ou apelava-se para o contrabando. Como dissemos anteriormente, os holandeses acabaram com o monopólio português no oriente e também foram os primeiros a aportarem por aqui. Ocuparam Pernambuco entre 1630 e 1654 e Luanda entre 1641 e 1648. Os franceses invadiram o Rio de Janeiro em 1710 e 1711. Num momento em que o mundo via emergir duas novas potências coloniais, França e Inglaterra, que a partir daí passam cada vez mais a polarizar as atenções e estender suas áreas de influência, pressionando as outras metrópoles para o alinhamento de um lado ou outro. Os países ibéricos perdem a força, figurando a partir daí como potências de segunda ordem, necessitando portanto tecer as suas alianças para sobreviver.

Portugal hesitou bastante para tomar uma decisão. A França era mais forte no continente europeu, portanto não estar do seu lado colocaria em risco o próprio reino, mas estar contra a Inglaterra significava abrir a possibilidade de retaliação da potência marítima mais poderosa.

---

<sup>29</sup> NOVAIS. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial*, Op. cit. p. 74.

Inicialmente optou-se pela aliança franco-espanhola. Mas a Corte de Lisboa passou a viver momentos dramáticos após a assinatura do tratado na medida em que perceberam o erro diplomático e econômico que cometeram.<sup>30</sup>

“O assédio das nações opositoras aumentou sobre Portugal, numa demonstração de sua importância numa guerra fatal e em que os destinos do Atlântico praticamente seriam decididos”<sup>31</sup>. “[...] persistir aliado à França e à Espanha era arriscar perder seu comércio e a unidade do seu império colonial. Sobre tudo o Brasil, este Brasil de onde vinham as caixas de açúcar, os rolos de tabaco e de onde começavam a chegar as primeiras amostras de ouro”<sup>32</sup>

Optou-se pela aliança com a Inglaterra, “esta aliança era uma garantia de sobrevivência do pequeno reino ibérico como nação colonizadora. Esta a posição com a qual atravessou, basicamente ileso, a rivalidade comercial anglo-francesa, que dominou todo o século XVIII.”<sup>33</sup>

A conduta adotada por Portugal para sobreviver nesta conjuntura mundial adversa foi de

“ceder no terreno das concessões comerciais a fim de manter a integridade territorial das colônias ultramarinas, sobretudo dos domínios da América. Usando isto como moeda na negociação nos conflitos entre potências Portugal conseguiu manter as colônias e sua independência num momento particularmente difícil de sua história.”<sup>34</sup>

Ponto alto desta relação desigual foi o famoso Tratado de Methuen, de 1703. Esse tratado garantia que Portugal não criaria restrições à entrada de panos de lã e mais fábricas de lanifícios da Inglaterra em troca de que vinhos de Portugal não sofreriam restrições para entrar na Inglaterra – questão bastante controversa. Sobre os ministros lisboetas recaiam suspeitas de suborno e de terem interesses particulares envolvidos na transação, porque gente como o Marquês de Alegrete e o Duque de Cadaval<sup>35</sup> eram grandes produtores de uvas. Além disso estariam promovendo um duplo prejuízo ao país, pois o tratado arruinaria

---

<sup>30</sup> Virgílio Noya. PINTO. *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português*, São Paulo, Nacional, 1977. p.24 e seguintes

<sup>31</sup> *Idem*, p. 26

<sup>32</sup> *Idem*, p. 26

<sup>33</sup> NOVAIS. *Op. cit.*, p. 43.

<sup>34</sup> *Idem*, p. 19.

<sup>35</sup> Segundo V.M. Godinho esses ministros legislaram em causa própria pois “*tinham dificuldades em colocar os seus vinhos em virtude da concorrência francesa. O ciclo dos proprietários das vinhas vai começar*” p. 727 – *Portugal, as Frotas do Açúcar e as Frotas do Ouro* (1670-1770), in *Estudos Econômicos*, 13(especial), p.719-732, 1983

a indústria portuguesa de panos e contribuiria para que os lavradores lusos convertessem em vinhas as terras de pão, provocando uma crescente importação de alimentos.

Para Werneck<sup>36</sup>, o tratado em boa medida, não fez mais do que corroborar uma situação de dependência que já era crônica. A Inglaterra pressionava para ampliar seu mercado de tecidos, mas a incapacidade lusa de criar uma indústria que desse conta, ao menos de seu consumo interno, já era sentida bem antes deste acordo. Este autor acredita também que devido à guerra com a França e a conseqüente proibição da importação de vinhos deste país e os grandes investimento ingleses na produção e comercialização do vinho do Porto, inclusive para adaptar o sabor ao gosto do consumidor inglês, já seriam condições suficientes para garantir o aumento das exportações de vinhos para a Inglaterra<sup>37</sup>. O tratado nesse aspecto serviria mais para tranquilizar o produtor português quanto à possibilidade futura de elevação de tarifas.

Quanto ao enorme fluxo de ouro que saiu do Brasil em direção à Inglaterra, o autor credita a superioridade da estrutura econômica da Inglaterra, e não a uma decorrência direta do Tratado de Methuen. Pois em 1717, os Ingleses possuíam mais de 90 casas de comércio de importação e exportação somente em Lisboa. Lúcio de Azevedo, em *Épocas de Portugal Económico*, afirma que o “ingleses da Inglaterra mandavam fazendas inglesas, por navios ingleses, aos ingleses de Portugal; e de cá mandavam nos mesmos navios, o vinho que compravam e o ouro que recebiam”, só o comércio com os portos do Brasil era exclusividade lusa, o que não impedia que clandestinamente fossem enviadas para o Brasil mercadorias iguais àquelas que os reinos compravam para remeter ao Brasil.

Podemos concluir então que, para sobreviver como nação colonizadora Portugal fez concessões econômicas desde a Restauração que diminuíram seu espaço comercial e sufocaram a indústria interna, produzindo uma situação em que os déficits comerciais eram crescentes, sobretudo em relação à Inglaterra. “A depressão econômica do império atlântico português durante o último quartel do século XVII era real e profunda”<sup>38</sup>. Para isso contribuiu certamente a baixa do preço dos produtos coloniais como o fumo e o açúcar,

---

<sup>36</sup> Nelson Werneck SODRE. *O Tratado de Methuen*, Textos de História do Brasil – 2 – Instituto Superior de Estudos Brasileiros, Rio de Janeiro, 1957.

<sup>37</sup> V. M. Godinho também relativiza o impacto do Tratado de Methuen, afirmando que tem mais importância uma série de leis proibindo a importação dos vinhos e aguardentes estrangeiros em Portugal, desferindo um rude golpe no comércio francês. *Op. cit.* P. 727

<sup>38</sup> Charles R. BOXER. *O Império Colonial Português (1415-1825)*, Lisboa, Edições 70, 1969, p. 157

num momento em que a Coroa não poderia abrir mão dos altos impostos que recaiam sobre os produtos coloniais, fazendo com que a indústria brasileira do açúcar estivesse a beira de um colapso em 1691. Ressurgindo a partir daí, devido provavelmente ao aumento da procura na Europa.

Mas o renascimento espetacular da economia luso-brasileira a partir de 1690 está ligado intimamente a descoberta de ouro numa região inóspita distante umas 200 milhas do Rio de Janeiro rumo ao interior, que passou a se chamar Minas Gerais. Ouro e mais tarde também, o diamante do Brasil que

“enriqueceram enormemente a Coroa, a Igreja, e a Corte e deram a D. João V os meios monetários suficientes para não ser obrigado, durante todo o seu longo reinado (1706 – 1750) a ter uma única vez de convocar as Cortes para lhes pedir dinheiro. Conta-se que este monarca disse a este respeito. ”o meu avô temia e devia; o meu pai devia; eu não temo nem devo.”<sup>39</sup>

O ouro somado aos outros produtos coloniais brasileiros, reafirmava o papel determinante da América na economia portuguesa do século XVIII. A extrema dependência das receitas do Brasil fazia com que as autoridades metropolitanas fossem bastante cuidadosas com a política aplicada a esta nova região, pois era necessário garantir a paz do povo nas minas para fazer com que a maior parte possível deste ouro chegasse aos cofres metropolitanos. Magalhães Godinho declara que a quantidade de ouro extraído em “dez ou quinze anos do século XVIII representam tanto ouro como os envios americanos a Sevilha durante os cento e cinquenta anos que vão até 1660”<sup>40</sup>.

O ouro que saiu do Brasil possibilitou a construção de obras extravagantes como o gigantesco palácio mosteiro de Mafra (1717 – 1735), ajudou em obras úteis como o Aqueduto das Águas Livres, construído em sua maior parte entre 1732 a 1748, que levou pela primeira vez água potável para Lisboa em quantidade suficiente<sup>41</sup>. Financiou a crescente importação de produtos industrializados, incluindo aí aqueles que eram reexportação para o Brasil.

O resultado final foi este. Uma enorme quantidade de riqueza atravessou o Atlântico. Mas esse enorme fluxo de riqueza rumo à metrópole segundo Luiz Felipe de

---

<sup>39</sup> Charles R. BOXER. *O Império Colonial Português (1415-1825)*, Lisboa, Edições 70, 1969, p. 162.

<sup>40</sup> GODINHO. *Op. cit.*, p. 730.

<sup>41</sup> BOXER. *Op. cit.*, p. 165.

Alencastro<sup>42</sup> não deve ser visto como obra de um processo acabado de colonização. Um projeto idealizado e pronto que os administradores metropolitanos passam a executar, tendo como resultado a imediata obediência dos colonos e a conseqüente extração do excedente. Existiu um longo processo de envolvimento, convencimento adaptação e imposição para a Coroa conseguir fazer “os rios coloniais correrem para o mar metropolitano” buscando completar a “dominação colonial e a exploração colonial”<sup>43</sup> É no meio dos acontecimentos, durante o processo que se moldaram as condições de sua funcionalidade

Sob esta perspectiva procuraremos neste trabalho entender o fato novo da América portuguesa no início do século XVIII, que foi a euforia criada com a descoberta de ouro no interior do território. Um fluxo desordenado de homens, animais e víveres que invadiram o sertão vivendo sem lei, sem comida e sem Estado. Não sendo difícil encontrar “[...] não poucos mortos com uma espiga de milho na mão, sem terem outro sustento.”<sup>44</sup> Primeiramente era necessário fazer com que os colonos aceitassem a autoridade real, desbancando os potentados locais para em seguida tentarem se assenhorar do excedente desta conquista, utilizando instrumentos como a cobrança do quinto, o arrendamento de passagens, venda de cargos públicos, concessão de monopólios

A tributação sobre o ouro extraído das minas foi exemplar nessa adaptação e busca de eficiência por parte da Coroa para arrecadar o máximo possível e contornar a insatisfação dos colonos<sup>45</sup>. Essa evolução passou pela instituição das Casas de Fundição visando proibir a circulação de ouro em pó, pois esse não tinha controle e não pagava impostos. Essa proibição teve que ser abandonada e substituída pelo imposto da Capitação, que incidia sobre cada escravo que trabalhava na mineração e enfrentou muita oposição por não haver necessariamente uma correlação direta entre o número de escravos e o ouro extraído. Depois, volta-se a cobrança do quinto, mas agora com o objetivo de arrecadar cem arrobas de ouro por ano. Caso essa marca não fosse atingido apelava-se à derrama, que também era odiada pelos mineiros por causa das arbitrariedades que gerava. Enfim, a

---

<sup>42</sup> Luiz Felipe de ALENCASTRO. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, Capítulo 1, São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

<sup>43</sup> *Idem*, p. 22.

<sup>44</sup> André J ANTONIL. *Cultura e Opulência do Brasil*, Texto da edição de 1711, Introdução de Alice Canabrava, São Paulo, Companhia Editora Nacional, p. 267.

<sup>45</sup> Ronaldo Marcos dos SANTOS. *Rascunho da Nação; Formação, Auge e Ruptura da Economia Colonial*, Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Economia da UNICAMP

cobrança de imposto sobre o ouro era sempre um foco de tensão, e nunca foi satisfatoriamente equacionada.

A Coroa sabia que teria muito trabalho pela frente. O Conselho Ultramarino no início do século XVIII traçava um perfil das pessoas e condições que teria que enfrentar.

“A base mais firme da conservação dos estados e especialissimamente necessária para aquele do Brasil por estar tão distante da cabeça e coração da Monarquia por se achar tão opulento e por se saber e ter experimentado proximamente em quase todos os governos, a pouca sujeição e obediência de seus moradores às ordens reais, e a grande desafeição que tem ao reino, e as disposições que receiam dele”<sup>46</sup>.

Desde o início da corrida do ouro a maior preocupação da Coroa portuguesa era tentar controlar o fluxo de gente para as minas, com medo de despovoar as outras regiões, prejudicando as lavouras de açúcar e fumo, e ao mesmo tempo buscar se informar melhor para decidir a política a ser adotada<sup>47</sup>. A esta altura o perigo de conflitos e desordens nas minas já era uma possibilidade real. A questão que se colocava nesse momento era: como dominar estes colonos? A próxima pergunta era: como realizar a exploração colonial? Estas duas questões nos acompanharão de agora em diante.

A Coroa e seus conselheiros demoraram para compreender integralmente a importância econômica das descobertas auríferas. Provavelmente porque os rendimentos do ouro ainda não se faziam sentir na metrópole. Em 1695, das quatro fundições existentes para a cobrança do quinto, a mais próxima da região mineradora era a de Taubaté. Ficando a cargo dos mineiros trazerem seu ouro em pó ou em pepitas para serem fundidas e descontadas a quinta parte. O cumprimento da lei ficava a cargo da honestidade de cada um. Logicamente os mineiros acabavam dispondo dele clandestinamente, trocando por produtos de sua necessidade ou vontade.

A euforia do ouro poderia trazer riqueza e prosperidade à metrópole, mas também poderia ser totalmente inútil para ela se o excedente fosse “consumido pelos próprios

---

<sup>46</sup> Conselho Ultramarino. Citado por Luciano Raposo de Almeida FIGUEIREDO. O Império em Apuros; Notas para o Estudo das Alterações Ultramarinas e das Práticas Políticas no Império Colonial Português, séculos XVII e XVIII, p. 239, in *Diálogos Oceânicos. Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Organizado por Júnia Ferreira Furtado, Belo Horizonte, Editora UFMG, 2001

<sup>47</sup> Charles R BOXER, *A Idade de Ouro do Brasil: Dores de Crescimento de uma Sociedade Colonial*, p. 65, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1963.

colonos, ou trocado fora dos mares singrados pelas navios das metrópoles.<sup>48</sup> Em 1701 advertia o governador D. João de Lencastre que a região das minas poderia facilmente transformar-se em “valhacouto de criminosos, vagabundos e malfeitores” e falava também da dificuldade em cobrar os quintos reais daqueles mineiros “intratáveis e incontrolláveis em tão remota e atrasada região do país”.<sup>49</sup> Os mineiros permaneceram afastados do controle efetivo das autoridades coloniais até a eclosão da Guerra dos Emboabas em 1709, quando eles se desentenderam, abrindo espaço para o avanço do poder real. Poder esse que só se afirmaria totalmente depois de vencida a revolta de Vila Rica, já em 1720.

A guerra dos Emboabas foi o precursor de uma série de conflitos envolvendo a região das minas, na maioria deles envolvendo as autoridades régias e os moradores insatisfeitos. Esta guerra dividiu os mineiros em duas facções bem distintas. De um lado os descobridores das minas, os paulistas que levavam a fama de bandoleiros sem lei e andavam acompanhados dos ameríndios. De outro lado estavam os *emboabas*, compostos na maioria de recém chegados de Portugal, e acompanhados de escravos negros. Deste lado estavam também os baianos e os habitantes de outras regiões do Brasil, enfim era uma guerra de paulistas contra todos os outros que não eram paulistas.

Seguem-se as contestações lideradas por potentados em Minas Gerais (sertão do Rio das Velhas, 1717), e Pitangui, (1717-1719), a rebelião de Vila Rica (1720), e os motins do sertão do rio São Francisco em Minas Gerais (1736)<sup>50</sup>

Nesses conflitos muitas vezes emergiam potentados locais, que dirigiam o motim e organizavam a resistência ao poder metropolitano. Geralmente confrontos de grande violência envolvendo o controle do mercado local de bens contando com a conivência e muitas vezes apoio da população local. Este foi o caso dos motins em Pitangui (1717 – 1720), onde o potentado Domingos Rodrigues do Prado resistiu ao recolhimento do quinto e atacou as medidas judiciais dos magistrados régios.<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> ALENCASTRO. *Op. cit.* p. 12

<sup>49</sup> BOXER *A Idade de Ouro do Brasil. Op. cit.*, p. 54 - 55

<sup>50</sup> Luciano Raposo de Almeida FIGUEIREDO. O Império em Apuros; Notas para o Estudo das Alterações Ultramarinas e das Práticas Políticas no Império Colonial Português, séculos XVII e XVIII, p. 234, in *Diálogos Oceânicos. Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Organizado por Júnia Ferreira Furtado, Belo Horizonte, Editora UFMG, 2001.

<sup>51</sup> FIGUEIREDO. *Op.cit.*, p. 237.



Outra personalidade que deu muitas dores de cabeça aos representantes régios foi Manuel Nunes Viana<sup>52</sup>. Ele nasceu em Minho, norte de Portugal e emigrou para o Brasil ainda bastante jovem. Em Salvador matou um homem em briga de rua, causando sua expulsão para os currais do sertão. No Rio São Francisco fez fortuna como criador de gado e por volta de 1707 também era dono de várias minas de ouro<sup>53</sup>. Na guerra dos emboabas tomou partido pelo grupo do mesmo nome.

Em 1709 o governador Dom Fernando Mascarenhas de Lencastre partiu para Minas. Achava ele que sua autoridade pessoal seria suficiente para acabar com o conflito. Caso necessário apelaria para os paulistas, pois queria reintegrá-los a região mineradora por achar que eles tinham razão de reclamar, porque foram eles que descobriram as minas. Em Congonhas do Campo se defrontou com Manuel Nunes Viana, que impediu seu caminho e o fez desistir de reintegrar os paulistas e expulsar os emboabas que tinham chegado pela estrada ilícita da Bahia. Sem alternativa o irado governador voltou ao Rio de Janeiro mais depressa do que tinha ido.

Mas Manuel Nunes Viana foi mais adiante. As notícias que chegavam a Lisboa eram alarmantes, pois além de expulsar o governador, Nunes Viana estaria usurpando a função e a autoridade da Coroa, fazendo numerosas nomeações militares e civis por sua própria conta.

Outra fonte de problemas era a forma de cobrança do quinto real. Em 1715 o povo das minas se levantou contra o pagamento do quinto por batéia. O Rei em Carta Régia de 1711 determinava que esse imposto era de dez oitavas por escravo. Mas o governador sabendo das dificuldades de impor este tributo negociou com os mineiros o pagamento de 30 arrobas de ouro pelo pagamento dos quintos por ano. Estava tudo acertado mas o Rei insistiu na cobrança pelo sistema de bateias, causando a revolta de 1715, que só foi contida quando a cobrança do imposto respeitou o combinado com os mineiros. Em 1736 os

---

<sup>52</sup> Descrição detalhada das peripécias desse personagem estão no capítulo 3 BOXER. *A Idade de Ouro do Brasil. Op. cit.*

<sup>53</sup> Segundo Antonil dessas minas conseguiu Manuel Nunes Viana retirar algo próximo de 50 arrobas de ouro. A mesma quantidade conseguida por Manuel Borba Gato. ANTONIL. *Cultura e Opulência do Brasil, Op. cit.*, p. 271.

moradores do sertão se revoltaram com a cobrança dos quintos pois estariam tributando escravos que trabalhavam na criação de gado, que já pagavam contagens e dízimos<sup>54</sup>

A possibilidade das riquezas brasileiras não se tornarem proveitosas para Portugal teve outros componentes além das insurreições. Procurou-se diminuir ao máximo os caminhos de entradas e saídas das minas para evitar o contrabando. Foi o que aconteceu com a estrada que pretendia chegar às Minas através do Espírito Santo, cuja construção foi iniciada em 1700 e foi interrompida dois anos depois. Tentou-se instituir um passaporte para as minas, que deveria ser assinada pelo governador, vedando o acesso às Minas às pessoas que não o possuísse. Obviamente não obteve sucesso. Outra iniciativa frustrada foi a proibição da utilização da estrada do São Francisco para chegar às Minas. Esta proibição nunca passou de uma farsa, pois ao menos no início da mineração era o melhor caminho para introduzir escravos, farinha, sal e principalmente a carne, também porque os currais do sertão ficavam muito mais perto das minas do que outros lugares de criação de gado, além de que os bois alcançavam de 15 a 30 oitavas de ouro em minas, enquanto se vendidos no litoral não ultrapassavam 3 a 5. Só isto já era um decidido estímulo para que esta proibição fosse burlada<sup>55</sup>.

Outro grande problema era o perigo iminente das invasões estrangeiras<sup>56</sup>, como as que acabaram acontecendo em 1710 por Duclerc e 1711, por Duguay-Trouin ao Rio de Janeiro

Duclerc apareceu no Rio de Janeiro na manhã de 17 de agosto de 1710, com seus seis veleiros. Só conseguiu desembarcar em 11 de setembro em Guaratiba com 1200 homens que seguiram a pé até a cidade do Rio, demorando neste percurso mais sete dias. Apesar da chegada mais que anunciada, a inépcia do governador fez com que mesmo contando com 15000 homens para a defesa, o confronto invadiu as ruas da cidade. Mas

---

<sup>54</sup> Carla Maria Junho ANASTASIA e Flávio Marcus da SILVA. Levantamentos Setecentistas Mineiros; Violência Coletiva e Acomodação, p. 312 –314, in *Diálogos Oceânicos. Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Organizado por Júnia Ferreira Furtado, Belo Horizonte, Editora UFMG, 2001.

<sup>55</sup> BOXER. *A Idade de Ouro do Brasil*, Op cit., p. 55 e 56

<sup>56</sup> Maria Fernanda Baptista BICALHO. *A Cidade e o Império: O Rio de Janeiro na Dinâmica Colonial Portuguesa. Séculos XVII e XVIII*, p. 18 e seguintes. Tese de Doutorado, USP, São Paulo, 1997. e BOXER. *A Idade de Ouro do Brasil*, capítulo IV

devido a superioridade numérica Duclerc foi derrotado e preso. Acabou sendo assassinado no ano seguinte.

Já Duguay-Trouin, herói de numerosos combates navais, respeitado pelos seus adversários ingleses e holandeses, veio ao Rio de Janeiro em 1711 disposto a não cometer o mesmo erro de subestimar os portugueses como fez Duclerc.

Esta expedição foi planejada com muito cuidado mas gastou apenas dois meses de preparação após a sanção formal de Luís XIV. Foi financiada pelos mais ricos cidadãos franceses enquanto navios e tropas eram providos pela Coroa. Esta movimentação foi percebida pelos Ingleses que mandaram um paquete de carreira ao Rio de Janeiro para dar a notícia da invasão.

Para sorte dos portugueses ainda se encontrava no Rio uma escolta fortemente armada que acompanharia a frota de regresso do Brasil. Então o governador ordenou que a guarnição fosse reunida, as fortalezas guarnecidas e a milícia ficasse de prontidão, e os navios de guerra portugueses também se prepararam para a ação, mas passados três dias sem sinal dos franceses, o governador chegou a conclusão de que se tratava de um alarme falso. Mandou os navios retornarem e abandonar o estado de prontidão. Passados dois dias os franceses, aproveitando a névoa da manhã, entraram na baía do Rio de Janeiro, pegando todos de surpresa.

Devido a inação do governador e confusão de seus dois comandantes, que ainda dispunham de bons recursos para a defesa, num grave erro de calculo, ou desespero, resolveram pela evacuação da cidade, que se deu numa noite chuvosa de forma bastante atrapalhada.

Apesar do saque à cidade abandonada, o espólio se mostrou insuficiente para pagar os custos da expedição e os financiadores, além disso, Antônio de Albuquerque se aproximava rapidamente vindo de Minas com tropas reforçadas, então Duguay-Trouin lançou um ultimato. Exigiu um grande resgate pela cidade, ameaçando arrasá-la, juntamente com suas fortalezas.

O resgate pago rapidamente envolvia ouro, caixas de açúcar e gado. Ficou estabelecido também que os habitantes poderiam negociar livremente com os franceses, inclusive recuperando seus pertences e navios mediante compra. Mas o alívio maior para os

ministros portugueses foi o fato dos franceses não resolverem permanecer no Rio pois, nesse caso seria muito difícil desalojá-los com as forças disponíveis no reino.

Sobressai na análise que Fernanda Bicalho fez deste acontecimento, a riqueza de detalhes deste empreendimento e o conhecimento bastante preciso que os franceses possuíam do Rio de Janeiro, suas riquezas, a geografia da região, a defesa, seus pontos fracos, demonstrado nas memórias de viagens anteriores que ela analisou. Mostra a partir disso que o temor que os portugueses tinham de invasões francesas não eram infundadas. Principalmente se considerarmos que depois que Portugal entrou na coligação contra a França, os corsários franceses queimaram a cidade de Benguela em 1705, saquearam a Ilha do Príncipe em 1706, São Tomé em 1709, e em 1712, Santiago e Cabo Verde. Mas nenhum destes empreendimentos foi tão lucrativo quanto a invasão e saque da cidade do Rio de Janeiro em 1711<sup>57</sup>.

Este ataque pode ser considerado o mais lesivo à metrópole portuguesa pois eles consideravam que o Rio de Janeiro representava

“uma das pedras mais preciosas que ornam a coroa de Vossa Majestade, de cuja conservação e bom governo depende a segurança das Minas, e ainda a de todo o Brasil” uma vez que “aquela conquista[...] constitui hoje a principal parte da Monarquia Portuguesa, e sem a qual periga infalivelmente toda ela”.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> AHU RJ in BICALHO. *Op. cit.* p. 53

<sup>58</sup> *Idem*, p. 53

## 1.2 - A funcionalidade do comércio

Conquistar um território e dominar seus habitantes e, principalmente, mantê-los sob controle não era uma tarefa fácil. Mas este era apenas o primeiro passo, o que deveria acontecer em seguida, e se possível ao mesmo tempo era alcançar vantagens econômicas para a metrópole. Este era um dos objetivos maiores da colonização, e nesse processo era de fundamental importância o comércio.

O comércio ao dinamizar as atividades econômicas amplia ao mesmo tempo as possibilidades de tributação destas novas atividades. No caso da corrida do ouro, os aventureiros invadiram o sertão, as mercadorias foram atrás e o Estado correu para tributar estas mercadorias. Assim uma mercadoria que já pagou fretes e impostos para chegar ao Rio de Janeiro, paga mais uma vez impostos nas barreiras para chegar às Minas.

“No século XVIII a mineração do Brasil representou um alargamento no âmbito do povoamento, da colonização, dos mercados e dos negócios; não é menos significativa em matéria da tributação e dos monopólios. Ampliam-se as atividades do fisco nas alfândegas e nos caminhos para as minas, nas passagens terrestres e fluviais, onde os Registros arrecadam os direitos de entrada, e também na cobrança de tributos entre os quais os Dízimos, as Sizas, os Quintos do ouro, e dos couros, subsídios, direitos e taxas, foros de patentes e dezenas de outros. Todos submetidos pela Coroa e arrendamento aos Contratadores”<sup>59</sup>.

---

<sup>59</sup> Myriam Ellis *Comerciantes e contratadores no passado colonial Op. Cit.* p. 102. Em outro trabalho a autora estudou os Registros. Estes eram barreiras fiscais “constantemente guardados por destacamentos militares, controlavam a saída do ouro das minas, procuravam evitar os descaminhos e os contrabandos, fiscalizavam e cobravam taxas sobre pessoas, animais e gêneros”. Este serviço ficava a cargo do Provedor do Registro, que tinha a seu serviço um escrivão, sendo que ambos eram providos nos respectivos cargos pelo Capitão-General da Capitania. Esses arrendamento de passagens eram arrematados em Lisboa, nos “Passos de Sua Majestade” onde deviam estar presentes os Conselheiros e o Procurador da Fazenda, os interessados em arrematar o contrato, ou seu procurador. Mas a partir de 1731 os contratos passaram a ser arrematados nas respectivas Capitanias, com a presença do Governador, Provedores e Procuradores da Fazenda Real e Ouvidores com as devidas solenidades.

A Autora analisa especificamente o contrato de arrendamento ocorrido em 1740 onde os cinco contratos de passagem para Minas foram unificados em um só, e arrematados por Francisco Gomes Ribeiro por período de três anos pelo valor de 102 arrôbas e um arrâtel de ouro a saber: Contrato do Caminho novo e velho das Minas Gerais, Contrato dos Caminhos do sertão da Bahia, Contrato das entradas dos Goias e suas anexas, Contrato das entradas de Paranaguá e Paranapanema e Contrato das entradas de Cuiabá...

Possivelmente a Coroa agiu assim para simplificar o sistema e para que as passagens com melhor rendimento compensassem as menos frequentadas. Myriam ELLIS, *Contribuição ao Estudo do Abastecimento das áreas Mineradoras do Brasil no Século XVIII*, in, Cadernos de Cultura, número 124, Departamento de Imprensa Nacional, Brasil, 1961

Ao arrematar estes contratos de barreiras, monopólios da comercialização de mercadorias, compra de cargos públicos para seus parentes e protegidos os negociantes do reino financiavam a Coroa e adquiriam parte do poder patrimonial que emana do rei e o distribuía em ondas que se propagavam sucessivamente através de seus subordinados até os rincões mais distantes. O que acabava reforçando a presença da metrópole nas suas colônias.

Assim a cobrança direta de tributos reais como o quinto do ouro, a tributação sobre mercadorias enviadas para as colônias, mais os rendimentos das mercadorias pagas muitas vezes em ouro, que seguem nas frotas para a metrópole formam uma eficiente máquina para sugar o excedente econômico da colônia e levá-lo para a Europa.

Neste processo de transferência de riquezas o comércio mostra sua funcionalidade porque através dele se drenava boa parte das riquezas geradas pela mineração, pois

“as pessoas que se arranjaram melhor não fizeram fortunas apenas através da mineração, mas com uma judiciosa combinação de mineração, lavoura, e comércio de escravos e mercadorias. [...] tal como nas posteriores corridas do ouro da Califórnia, da Austrália, da África do Sul e Klondyke, mineiros de sorte pagavam os preços que lhes pedissem, e faziam questão fechada de gastar seu dinheiro de maneira mais extravagante e ostensiva”<sup>60</sup>

Pelo que nos relata Antonil em *Cultura e Opulência do Brasil*, essa funcionalidade não era exclusiva do grande comércio, mas envolvia também os empreendedores de menor porte, como os pequenos negócios a varejo, mais precisamente os ambulantes, que vendiam

“[...] cousas comestíveis, água ardente e garapas, muitos em breve tempo acumularam quantidade considerável de ouro. Porque, como os negros e os índios escondem bastantes oitavas quando catam nos ribeiros e nos dias santos e na últimas horas do dia, tiram ouro para si, a maior parte desse ouro se gasta em comer e beber, e insensivelmente dá aos vendedores grande lucro, como costuma dar a chuva miúda aos campos, a qual, continuando a regá-los sem estrondo, os faz muito férteis. E, por isso, até os homens de maior cabedal, não deixaram de se aproveitar por este caminho dessa mina à flor da terra, tendo negras cozinheiras, mulatas doceiras e crioulos taverneiros, ocupados nessa rendosíssima lavra e mandando vir dos portos do mar tudo o que a gula costuma apetecer e buscar”<sup>61</sup>.

---

<sup>60</sup> BOXER. *A Idade de Ouro do Brasil*, Op. cit. p. 63

<sup>61</sup> ANTONIL. *Cultura e Opulência do Brasil*, Op. cit, p. 271.

O fato de os mineiros gastarem a maior parte do ouro que acham em consumo garante a “transferência de renda do setor produtivo para o setor mercantil, fator crucial para a realização da exploração colonial”<sup>62</sup>.

Portanto existe uma ligação muito próxima entre o Rei e os grandes comerciantes. Pois se de um lado a autoridade do Rei e as leis do Estado que ele representa eram necessários para manter a ordem e a obediência dos povos, a atividade comercial conseguia levar a cabo a exploração colonial. Essa associação foi proveitosa para ambos pois

“[...] nem o Estado sozinho, nem o pequeno comércio tradicional, eram capazes de responder. Na medida em que os grandes comerciantes eram os únicos que acumulavam capitais vultosos e tinham interesses em investir em negócios, eram eles os parceiros ideais no empreendimento colonial. Por isso foram constantemente invocados a financiar o Reino em apuros, ou a arrematar os diferentes contratos para a exploração dos produtos coloniais”<sup>63</sup>

Os interesses do Reino estavam tão vinculados ao comércio que o Rei de Portugal se auto-intitulava *Senhor da Conquista, Navegação e Comércio*, numa parceria que envolvia uma relação bastante contraditória, pois, se de um lado chamava os comerciantes para financiar os seus empreendimentos, por outro lado permitiu a instalação e o fortalecimento da Inquisição, que perseguia sistematicamente os cristãos-novos, *gente da nação*, que em sua grande maioria eram homens de negócios.

Os comerciantes formavam uma camada bastante heterogênea mas podemos distinguir três grandes grupos<sup>64</sup>. Primeiramente os homens brancos de origem portuguesa que movimentavam grandes capitais e negociavam em escala mundial. Eram negociantes de grosso trato, que vendiam desde alimentos a produtos industrializados e escravos. Adiantavam estoques e financiavam comerciantes menores, que junto com seus agentes comerciais formavam uma intrincada rede de dependência que se espalhava do Reino até as colônias.

O segundo tipo era composto de homens brancos nascidos na terra, que fazia a intermediação entre o litoral e o interior. Estavam ligados ao comércio interno que

---

<sup>62</sup> ALENCASTRO. *Op.cit.*, p. 38.

<sup>63</sup> Júnia Ferreira FURTADO. *Homens de Negócio ; A Interiorização da Metrópole e do Comércio nas Minas Setecentistas*, Hucitec, São Paulo, 1999, p. 35.

acompanhavam as rotas de povoamento. Não necessitavam de grande capital e geralmente estavam a serviço de comerciantes maiores. Estes, dependendo da especialização recebiam nomes diferentes – como viandantes, tratantes, comboieiros e condutores. Por último o pequeno comércio de venda a varejo, tanto fixo como volante. Este segmento contava com participação muito grande de mulheres, entre elas muitas eram escravas de ganho

---

<sup>64</sup> Renato Pinto VENÂNCIO, e Jùnia Ferreira FURTADO. Comerciantes, Tratantes e Mascates, in *Revisão do Paraíso: Os Brasileiros e o Estado em 500 Anos de História*, organizado por Mary Del Priore, Rio de Janeiro, Campus, 2000.



## CAPÍTULO II

### **Da Europa para Minas Gerais - As viagens de negócios**

#### **2.1- As travessias oceânicas**

O comércio de longa distância era um empreendimento de alto risco e inúmeros fatores ameaçavam inviabilizá-lo. Alguns de ordem natural como tempestades que poderiam avariar o navio e deixá-lo a deriva e as temidas calmarias, que imobilizavam o navio por semanas ou meses, atrasando a viagem, aumentando os custos do transporte das mercadorias e trazendo a ameaça de sede e fome para a tripulação. Melhor sorte não tinham os que precisavam navegar com ventos contrários ou pegavam carona na correnteza errada, ficando obrigados muitas vezes, a se afastar da rota ideal a ponto de interromper a viagem, retornar ao reino e recomeçar. Numa época em que os ataques de piratas, doenças a bordo e naufrágios devido a fragilidade das embarcações e acidentes no mar eram coisas muito comuns.

A distribuição das viagens durante o ano dependia destes fatores naturais, como veremos a seguir, mas também da tentativa sempre presente do Estado de impor um sistema de frotas e estabelecer datas limites para a partida destas. Soma-se a isto a conveniência comercial dos empreendedores, que acreditavam que as possibilidades comerciais fora da frota eram muito melhores, como veremos mais adiante.

Para manter a regularidade destas viagens era necessário levar em conta as correntezas e ventos que facilitavam a travessia ou a inviabilizavam totalmente. Os parâmetros ideais para a travessia do Atlântico segundo Álvaro Sanches, um experiente piloto do século XVIII em carta ao Rei<sup>65</sup>, dizia que o ideal era sair de Lisboa entre 15 e 25 de outubro para chegar a Pernambuco até 15 de dezembro, de onde com menos de uma semana, estariam na Bahia, alcançando o Rio de Janeiro até fim de dezembro graças - acrescenta - a excelente monção que nesse tempo era possível apanhar no sul. Na viagem

---

<sup>65</sup> Citado por José Roberto Amaral LAPA. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Tese de Doutorado, 1966, Marília, edição de 2000. P. 142, e ALENCASTRO. *Op. cit.* P. 57.

de volta era recomendável sair da Bahia ou Pernambuco até o fim de abril para chegar à Lisboa em julho

Estes como dissemos, eram os parâmetros ideais. Mas o interesse comercial, o perigo dos ataques de piratas, o atraso das frotas e a própria legislação faziam com que a distribuição das viagens ao longo do ano não obedecessem a critérios tão estreitos.

Analisando as datas das cartas enviadas de Lisboa para a América Portuguesa, percebemos que há uma forte concentração no mês de março. Isto indica que os navios partiam na sua maioria até o final do mesmo mês de março. Estamos considerando que as cartas eram escritas preferencialmente numa data o mais próximo possível do dia da partida dos navios pois, citações como, “[...]nesta serei breve”<sup>66</sup> e “[...] para a frota avisarei a VM que a brevidade não dá lugar para mais”<sup>67</sup> e “[...] por as naus se irem amanhã quero fechar as cartas”<sup>68</sup> são bastante comuns nesta documentação e, fechar as cartas na última hora era conveniente porque dá conta exata da última mercadoria carregada ou vendida e dos últimos pagamentos e ajustes de contas que poderiam ser embarcados na frota.

Se as cartas concentram-se no mês de março, devemos ressaltar que as datas de partida dos navios, as que foram possíveis de averiguar, eram mais bem distribuídas, isto é, os navios partiam de Portugal por todo o mês de janeiro e fevereiro, sendo que março representava a época limite, o fim de um período, onde as correspondências contendo informações sobre o mercado, recomendações sobre os negócios e ajustes de contas que se atrasavam e não seguiram viagem nos primeiros navios, deveriam forçosamente serem embarcados nessas últimas a deixar o porto.

Dessa forma, partindo de Lisboa até o final de março, era possível atravessar a linha do Equador na época mais favorável, ou seja, antes de junho, “uma vez que os meses de junho a setembro são os menos favoráveis para essa passagem, e mais favoráveis os de janeiro a março”<sup>69</sup>. Nessa época do ano João Pinheiro Neto gastou apenas 62 dias na travessia

---

<sup>66</sup> Carta 925. Maço 12, 4<sup>o</sup> v, p. 664.

<sup>67</sup> Carta 263. Maço 18. 2<sup>o</sup> v, p. 114.

<sup>68</sup> Carta 246. Maço 18. 2<sup>o</sup> v, p. 72.

<sup>69</sup> Frédéric MAURO. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570 – 1670)*, Editora Estampa, 1989, Lisboa. p.111

“[...] nossa viagem foi mais breve do que imaginamos. Depois que saímos dessa cidade (Lisboa) viemos incorporados com a frota até dez dias de viagem e daí fugimo-lhe uma noite e viemos com boa viagem até a altura da linha e daí andamos dezoito dias para a passarmos com bom sucesso e fomos avistar terra a quatorze de junho, aí estivemos em calmaria dois dias e fomos a pouco e pouco chegando a barra e um dia a noite veio uma canoa a bordo do navio”<sup>70</sup>, enfim, “fora uma feliz viagem.”<sup>71</sup>

Os navios poderiam também sair de Lisboa em setembro, outubro ou novembro, não correndo grande risco de ficar imobilizado nas calmarias equatoriais. Essa época do ano era conveniente para os navios que se dirigiam ao Rio de La Plata, porque chegavam dois meses e meio ou três meses depois em Buenos Aires, junto com o verão austral. As frotas da Índia, por outro lado, evitavam esse período tardio que os obrigava a aguardar a monção em Moçambique durante todo o verão do hemisfério sul.<sup>72</sup> A palavra monção tinha mais de um significado. Assim indicava tanto o vento periódico que favorecia a navegação à vela, como também os comboios isto é, o conjunto de barcos, cuja viagem cumpria a periodicidade ditada pelos ventos e marés.<sup>73</sup>

Já do lado de baixo do Equador temos a influência da corrente equatorial do Sul. Uma corrente quente. Esta é mais forte que a corrente equatorial do norte. Nasce na costa da África na altura da ilha do Ano Bom e sua velocidade aumenta ao aproximar-se da costa brasileira. No Cabo de São Roque, no Rio Grande do Norte, esta corrente subequatorial se divide em duas. A que segue para o norte, a das Guianas, é a corrente mais rápida de todo o litoral brasileiro, facilitando muito a viagem de quem vai para o Maranhão ou Amapá. Em contrapartida a corrente representava um obstáculo quase intransponível à navegação à vela no retorno “[...] não tinha por onde: no regresso de São Luís ou do Pará, os veleiros deviam buscar bordo bem ao norte, indo até a altura da Madeira, das Canárias ou do Cabo Verde, para depois rumar de volta aos portos do leste ou do sul brasileiro.”<sup>74</sup>

A outra parte dessa corrente subequatorial desce a costa brasileira sendo denominada a partir daí de corrente do Brasil; vai até o sul do país e se desvia em direção à

---

<sup>70</sup> Carta 230. Maço 18. 2<sup>o</sup> v, p. 45.

<sup>71</sup> Carta 226. Maço 18. 2<sup>o</sup> v, p. 39.

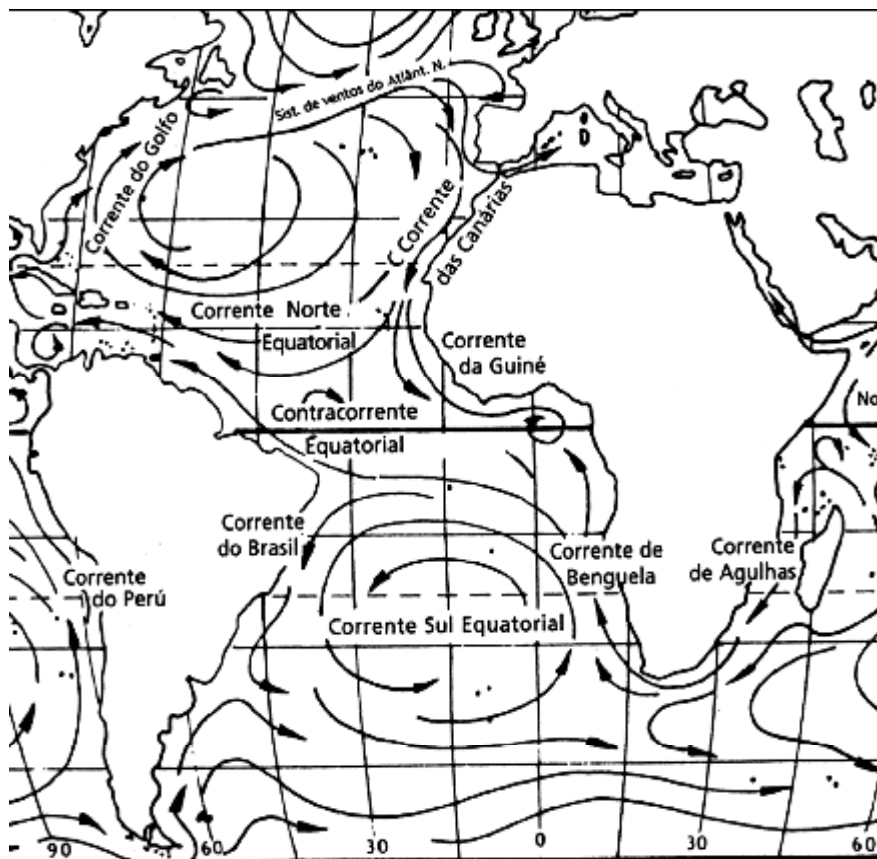
<sup>72</sup> MAURO Frédéric. *Op. cit.* p.

<sup>73</sup> LAPA, José Roberto do Amaral. *O Antigo sistema Colonial*, *Op. cit.* p. 57.

<sup>74</sup> ALENCASTRO. *Op.cit.*, p. 59

África, onde recebe as águas frias da Corrente Antártica e chega ao continente africano com o nome de Corrente de Benguela.

Este movimento de rotação é fortemente condicionado por um grande deslocamento de ar causado por um anticiclone situado entre o Trópico de Capricórnio e a Linha do Equador. Esta região de alta pressão no Atlântico Sul produz ventos que sopram em sentido anti-horário. Influenciando a Corrente do Brasil que abaixo de Cabo Frio “[...] encurva para leste e corre em direção à África”<sup>75</sup> assim, “[...] a traços largos podemos dizer que as rotas desenham um grande “oito” através do Atlântico.” Pois estamos considerando que no hemisfério norte também existe um anticiclone que se movimenta em sentido contrário, ou seja, sentido horário, completando este desenho.



Fonte: RUSSEL WOOD, A. J. *Um mundo em movimento – Os portugueses na África, Ásia e América (1415 – 1808)*, Difel, 1988, p. 53.

Acompanhando pelo mapa, o viajante saía de Portugal até março ou em outubro, atravessava as ilhas e descia rumo à linha do Equador acompanhando a costa africana. Procurava atravessar a *linha* antes de junho, para evitar as calmarias, cruzando o Atlântico na altura do Rio Grande do Norte. Nesse local iniciava a viagem pela costa brasileira. Se fosse para o norte, através da correnteza das Guianas chegava-se facilmente ao Maranhão, mas não teria como voltar pelo mesmo caminho, como dissemos antes, e nem mesmo tomando mais distância da costa porque aí seria apanhado pela corrente equatorial do norte, que o levaria para mais longe ainda.

Por outro lado, se a viagem fosse para o sul, este navegante sofreria a influência da corrente do Brasil, que aliado à *monção do nordeste* tornava possível a viagem para a Bahia ou Rio de Janeiro. Também chamada de monção de setembro, essa corrente dura até março no sentido norte-sul na costa. Tirava melhor proveito desta monção o viajante que partia de Lisboa em outubro para chegar a Pernambuco em dezembro. O que configuraria uma viagem dentro dos parâmetros ideais que analisamos acima. Acrescentando que, neste período os navios conseguiam ir de Pernambuco à Bahia em 4 a 5 dias, até mesmo 3 dias.

Na viagem de volta os parâmetros ideais de Álvaro Sanches recomendavam partir de Pernambuco ou Bahia até o fim de abril, para chegar em Lisboa até julho. Novamente somos levados a crer que muitas viagens eram feitas fora desses parâmetros ideais pois constatamos pela documentação que há uma forte concentração de cartas escritas para Lisboa no mês de agosto. Considerando como anteriormente que as cartas eram escritas preferencialmente o mais próximo possível do dia da partida da frota, podemos supor que estas partiam até o final de agosto. Apesar de contrariar as indicações desse experiente navegador, a saída da frota em agosto possibilitava aos barcos chegarem “[...] em outubro a Lisboa, antes do período de mau tempo da zona temperada. De qualquer modo, para atravessar o Equador do sul para norte, evitam o período mais difícil, que vai de dezembro a março”<sup>75</sup>. Podemos acrescentar ainda que este viajante pegava carona na *monção de março*, também chamado de *monção de sudeste*, uma correnteza que aponta para o rumo norte de abril até o mês de agosto na costa brasileira. Provavelmente, a frota que partiu, já tardiamente, em setembro de 1722 da Bahia para o Reino

---

<sup>75</sup> MAURO. *Op. cit.*, p. 48

<sup>76</sup> MAURO. *Op. cit.*, p. 111

”[...] sem atenderem que era grande o trabalho remar contra a maré e, sem ela cometeram à saída, na qual apalpam 3 navios o fundo com a quilha e tiveram a felicidade de livrarem e com a demora de 3 dias se aviaram o mais breve que lhes foi possível por não perderem a capitania que os esperava fora”<sup>77</sup>

As condições naturais estavam desfavoráveis, porque se atrasaram para pegar a monção de sudeste e pegaram ventos contrários já da monção de setembro.

Mais bem sucedido foi João Denis que saiu do Rio de Janeiro em 18 de junho de 1715 e chegou à Bahia em 4 de julho<sup>78</sup>. Levou para Portugal ouro em pó e dinheiro na nau de guerra N Sra da Piedade. Na mesma época, Joseph Vieira Marques fez a mesma viagem<sup>79</sup>, do Rio de Janeiro para a Bahia, sem maiores incidentes por viajarem impulsionados pela monção correta, ou seja, a de sudeste, que predominam de abril até agosto.

Além dessa periodicidade das monções no sentido norte e sul, a navegação na costa requeria outros cuidados. Era necessário também atentar para os inúmeros baixios, rochedos e obstáculos ocultos. Dois destes acidentes geográficos preocupavam em especial. O Cabo de Santo Agostinho nas costas Pernambucanas e Abrolhos no sul da Bahia, onde não se poderia navegar muito perto da costa devido aos obstáculos ocultos e nem longe demais, por causa das correntezas que poderiam afastar definitivamente o navio da rota traçada. “Se não vencessem Abrolhos os navios da Carreira eram obrigados a retornar ao Reino com grandes prejuízos; e recomeçar a viagem”<sup>80</sup> O Cabo de São Roque (Rio Grande do Norte) onde “[...] devia-se ganhar o alto-mar para depois volver à costa”<sup>81</sup> e São Tomé (Rio de Janeiro) também preocupavam pois poderiam fazer perder a embarcação e sua mercadoria num naufrágio. Mesmo a entrada na Baía de todos os Santos<sup>82</sup> requeria cuidados, para tanto, eram enviados pilotos e mestres ao Morro de São Paulo, para conduzirem as embarcações em segurança ao porto, vencendo as dificuldades de manobra na barra e os

---

<sup>77</sup> Carta 76. Maço 18. 1º v, p. 108.

<sup>78</sup> Carta 36. Maço 18. 1º v, p. 53.

<sup>79</sup> Partiu do Rio de Janeiro em 20/05/1715 e “Cheguei à Bahia em 23 de junho do presente ano de 1715”.

Carta 237. Maço 18. 2º v, p. 63.

<sup>80</sup> LAPA, *A Bahia e a Carreira da Índia. Op. cit.* p.160.

<sup>81</sup> ALENCASTRO, *Op. cit.* p.57.

<sup>82</sup> O navio Pau de Pinho naufragou neste local em 1717; morreram 5 pessoas e “pouca fazenda se salvou” Carta 58. Maço 18. 1º V. p 85.

bancos de areia, evitando o que aconteceu com um navio que “[...] vindo da China a refrescar-se a esta (Bahia), errando a barra foi dar em uns baixios onde esteve 3 dias”<sup>83</sup> além obviamente, de vigiarem o mar contra possíveis ataques inimigos<sup>84</sup>. Mas,

“não há dúvida que outros fatores concorriam para o alto índice de naufrágios; a piratagem, as pestes a bordo, a incompetência dos pilotos, a negligência na carregação, com o mais leve em baixo e o pesado em cima, o que não só tirava a estabilidade como rachava a embarcação ao meio; o excesso de carga, a acometida dos inimigos, os incêndios, quando não o Conselho Ultramarino entregar o comando dos navios aos nobres, bisonho nas coisas do mar, o que não acontecia com os armadores particulares, que não hesitavam em contratar plebeus desde que tenham habilidade em navegar e negociar.”<sup>85</sup>

A negligência se completava pela falta de uma manutenção adequada das embarcações. A nau Santa Família em 10 de agosto de 1727 partiu da Bahia e a 15 tornou a arribar por achar o mastro do traquete podre. Também pelo mesmo motivo a nau Capoeira ficou “[...] para seguir viagem a seu tempo”<sup>86</sup>, se desgarrando do frota.

A trajetória da Rabeca que partiu de Lisboa em 1715 para carregar escravos na Costa da Mina ilustra bem a precariedade dessas embarcações. Com expectativa frustrada de carregar 400 escravos, fez escala na Ilha do Ano Bom para se abastecer de mantimentos, e chegou ao Rio de Janeiro em domingo de ramos, 14 de abril do mesmo ano com 112 escravos vivos, e logo se fez os editais para a venda do navio. “Estimarei se venda porque para o Reino não tem conta nenhuma, por duas razões: uma por não haver carga, outra pelo muito que VM há de gastar no conserto dele”<sup>87</sup> Mas apesar do esforço de venda, no Rio de Janeiro não tinha como, porque “fugiam todos dele por ser velho, e haver hoje poucos aventureiros para a Costa”<sup>88</sup>, “que é para onde se pode comprar”<sup>89</sup>.

Finalmente acabou sendo levado para a Bahia, onde numa avaliação mais criteriosa conduzida pelo experiente negociante Baltazar Álvares de Araújo, percebeu-se que não tinha mais conserto. Foi entregue a um “comprador que desfez a metade e a outra se lhe foi

<sup>83</sup> Carta 53. Maço 18, 1º V. p. 78.

<sup>84</sup> LAPA. *A Bahia e a Carreira da Índia Op. cit.* p.142

<sup>85</sup> *Idem*, p. 111

<sup>86</sup> LISANTI Filho, Luís. *Op. cit.* 1º V. p. 79. Carta 53. Maço 18.

<sup>87</sup> Carta 235. Maço 18. 2º v, p. 54 - 55.

<sup>88</sup> Carta 36. Maço 18. 1º v, p. 52.

<sup>89</sup> Carta 43. Maço 18. 1º v, p. 62.

ao fundo”<sup>90</sup>. Outra prática bastante comum nestes casos extremos era a queima do navio, de onde salvavam-se apenas as ferragens<sup>91</sup>. Mais tarde, esse mesmo comerciante, se dizia aliviado com a resolução que tomou porque outro navio nas mesmas condições que partia para a Costa da Mina,

“[...] em seis dias de viagem se foi ao fundo, e foi bem afortunado o seu capitão, que se achou com um dos navios que iam ao Rio que o tomou e a mais gente sem naufragar pessoa alguma, e a repartiu dando ao Rio Real 14 pessoas que trouxe a esta (Bahia).”

Finaliza a sua exposição com uma queixa a Francisco Pinheiro sobre a qualidade das embarcações que compra para o transporte de suas mercadorias. O que preocupa na verdade “[...] e que me dá em que entender as compras que VM faz nessa (Portugal), deixando-se enganar de quem vende gato por lebre como vi na Rabeca que tinha os ossos mais galeiados que os meus”<sup>92</sup>

Também a possibilidade de ataques de inimigos durante a travessia do Atlântico preocupavam sobremaneira esses comerciantes. A nau Rainha dos Anjos, em sua primeira viagem, perto do Rio “[...] deu com ela um alevantado, e a saqueou até de mastros e a largou, e nesta barra anda outro que tem saqueado várias sumacas a vista da nossa guarda costa que anda tanto para trás como para diante”<sup>93</sup> A esquadra armada encarregada de proteger os navios não inspirava confiança e sua ineficiência era notória, com o que as perdas se avolumavam tornando a sorte um fator decisivo

“[...] folgo de ter em casa o resto das granadas, e não na Costa da Mina onde deram os alevantados, e tomaram três navios que estavam no porto de Ajuda desta praça, e os limpam a todos, e deram uma perda considerável a esta praça, com que por todas as vias se vai consumindo o comércio”<sup>94</sup>

---

<sup>90</sup> Carta 48. Maço 18. 1<sup>o</sup> v, p. 67.

<sup>91</sup> LAPA, *A Bahia e a Carreira da Índia* Op. Cit. P.19.

<sup>92</sup> Carta. 51. Maço 18, 1<sup>o</sup> V. p 71.

<sup>93</sup> Carta 65. Maço 18, 1<sup>o</sup> V. p 94.

<sup>94</sup> Carta 68. Maço 18. 1<sup>o</sup> v, p. 97.



A Nau da Índia, que estava já a vinte dias na Ilha da Madeira em março de 1722 enfrentou o mesmo problema, “[...] só escapara o que estava em terra”<sup>95</sup>

Notamos que esses acontecimentos, isto é, os riscos da navegação, tanto os de ordem natural como os decorrentes da pirataria eram aceitos com certa naturalidade e resignação, pois “[...] como é a pensão a que os negociantes estão sujeitos, o remedeiam com a paciência.”<sup>96</sup> Resignação e paciência num mundo em que a vida pesava pouco no cálculo da aventura comercial<sup>97</sup>. Foi o caso do estoque de pólvora que não tinha saída no RJ e estava se deteriorando rapidamente. Raphael Gulston em carta a Francisco Pinheiro conjecturava;

“[...] se quer que a vendamos fiado para Angola a alguns capitães que navegam para lá, que suposto ter o risco do mar pois se os navios não chegam a salvamento arrisca-se a perder. A dívida contudo é melhor do que estar cá empatada sem se poder vender, mas para isso é necessário ordens expressas de VM”<sup>98</sup>.

Desta forma ficamos com a impressão de que o risco de vida era encarado com total naturalidade e resignação – é a fatalidade. Já as possibilidades de perdas nos negócios mereciam mais atenção<sup>99</sup>. Nesse sentido, para minimizar os riscos de falhas nas comunicações nessas arriscadas travessias oceânicas era costume o envio de várias cópias<sup>100</sup> das cartas, que seguiam em embarcações<sup>101</sup> e datas diferentes. Muitas vezes também seguiam por caminhos diferentes. “Pelas Ilhas e pela Madeira, e por Inglaterra o fiz(escrevi) a VM do que se me oferecia, cujas cópias irão na frota”<sup>102</sup>. Como as cartas eram praticamente a única forma de comunicação desses comerciantes, era necessário além

<sup>95</sup> Carta 74. Maço 18. 1º v, p. 107.

<sup>96</sup> Carta 71. Maço 18, 1º V. p 100.

<sup>97</sup> “seu sobrinho era falecido, que uns negros o mataram fora da cidade por ele ter morto um sova”, quando estava em Angola negociando escravos. Nessa ocasião Manoel Nogueira “também nesta fez uma morte” Carta 52. Maço 18. 1º v, p. 75.

<sup>98</sup> Carta 243. Maço 4. 2º v, p. 68.

<sup>99</sup> Pinheiro, “ao saber que a terça parte de um dos seus carregamentos de escravos havia morrido no mar, sua única ponderação foi a da esperança de que os sobreviventes pudessem render o montante suficiente para garantir o lucro” Myriam Ellis comerciantes e contratadores do passado colonial. Op. cit. p. 121.

<sup>100</sup> “Recebemos a de VM de 25 de fevereiro, e 2ª e 3ª vias da mesma”. Carta. 30. Maço 18, 1º V. p 43.

<sup>101</sup> “A cópia acima foi pela galera Triunfo que desta (Bahia) partiu em 15 (de setembro de 1717) do mês passado e agora faço esta pela nau Santa Cruz que a 14 do d.º deixou a frota de Pernambuco [...] vai ao RJ em busca do comboio que dizem partirá no princípio de novembro [...] e agora faço o mesmo por uma nau francesa que nesta entrou”. Carta 59. Maço 18, 1º V, p.86.

<sup>102</sup> Carta. 55. Maço 18, 1º V. p 82.

do envio de várias cópias, confirmar o seu recebimento<sup>103</sup>. Vale lembrar que, de Portugal, eram enviadas correspondências particulares endereçadas a cada um dos representantes comerciais, mas também cartas abertas a um grupo<sup>104</sup>, em determinada região.

Dada a sua importância, a ausência das cartas nos navios que chegavam ao porto era preocupante<sup>105</sup>, e sua regularidade nos dois lados do Atlântico era cobrada constantemente.

“VM me repreende que lhe não escrevo mas é sem razão pois não foi embarcação nenhuma deste porto, [...] pelas ilhas lhe tenho a VM escrito um mar delas e não serem entregues não é minha culpa, mas admirei-me muito vir (a nau) Santa Família nessa cidade e não me escrever VM.”<sup>106</sup>.

Outro mecanismo bastante importante para melhorar a segurança e a regularidade das viagens pelo Atlântico foi o sistema de frotas. Essa iniciativa de cunho estatal vigorou por boa parte do período colonial e visava o controle do comércio colonial, organizando comboios de navios mercantes que seguiam acompanhados por naus de guerra, financiados pelos comerciantes, que saíam periodicamente do Reino.

No primeiro momento, entre 1500 e 1595, os portugueses fizeram o comércio exclusivo com o Oriente, numa época em que não existiam as manufaturas francesas e inglesas. Entre 1595 e 1640 os portugueses foram duramente castigados pelos seus concorrentes e pelos inimigos da Espanha que destruíam sua marinha e ameaçaram suas colônias. Nessas circunstâncias foram concebidas o sistema de frotas para diminuir os riscos das travessias oceânicas. Instituídas no final do século XVI, funcionou com certa regularidade a partir do segundo quartel do século XVII até 1765, quando foi abolido pelo Marquês de Pombal.<sup>107</sup>

<sup>103</sup> “[...] e como tive a certeza de serem chegados não remeto a cópia “, Carta 77. Maço 18, 1º V. p. 109. e, “[...] delas vejo haver recebido a minha”. Carta 32. Maço 18. p. 48.

<sup>104</sup> “Pela frota deste ano, não recebemos carta geral de VM, mas pelas particulares de cada um vemos ficarem VM, entregues das remessas que fizemos a frota passada.”. Carta 243, Maço 18. 2º V. p. 68.

<sup>105</sup> “Em 10 de junho (1724) entrou nesta a nau do capp.<sup>am</sup> por alcunha o Pescado, e como nela não tive regras de VM, não deixei de ficar com meu sentimento, a qual aliviou a nau Alagoas, que a 5 de julho entrou nessa [...] recebi a de VM de 15 de abril”. Carta 82, Maço 18 1º V. p. 114.

<sup>106</sup> Carta 231, Maço 18. 2º V. p. 47,

<sup>107</sup> Corcino Medeiros dos SANTOS., *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*, Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993. P. 42.

“Essas frotas realizavam viagens com maior regularidade, com rotas previamente traçadas, em intervalos preestabelecidos e portos determinados, durante o século XVIII. Havia uma rígida regulamentação que devia ser obedecida, a fim de que a segurança fosse garantida e o monopólio conservado. Os gêneros a serem embarcados eram vistoriados pelos inspetores das casas de inspeção. A ordem preferencial de embarque era estabelecida de acordo com a importância dos gêneros do comércio internacional. Assim no Rio de Janeiro embarcava-se açúcar, madeira e couros; na Bahia, açúcar, tabaco, couros e sola; em Pernambuco, açúcar, tabaco, couros, e pau-brasil; no Pará e Maranhão, cacau, café, salsa parrilha, cravo, algodão e couros. Os outros gêneros vinham depois da carga preferencial”<sup>108</sup>

A segurança certamente era maior com a escolta mas o comércio continuou legalmente monopolizado e na prática contrabandeado pelos franceses, holandeses e outras nações européias que participavam do comércio colonial fretando seus navios aos portugueses, enviando-os diretamente às colônias, investindo capitais nas frotas ou utilizando-se dos nacionais como agentes disfarçados. Os ingleses tinham tratamento privilegiado, decorrente dos sucessivos acordos comerciais e gozavam dos mesmos privilégios dos portugueses. Mesmo nos períodos em que o sistema de frotas funcionava com regularidade, o investimento estrangeiro e por consequência o seu lucro era considerável no comércio colonial Português. Esses estrangeiros deveriam navegar incorporados às frotas portuguesas, mas ao chegar ao Rio de Janeiro passavam para Montevideu e Buenos Aires introduzindo mercadorias sob a forma de contrabando<sup>109</sup>.

Soma-se a esses descaminhos as mercadorias que chegavam em navios estrangeiros fora da frota, num comércio direto que rompia totalmente com o caráter oficioso verificado acima. Quando as frotas chegavam às principais praças brasileiras tinham, muitas vezes, dificuldades em colocar as suas mercadorias, pois somente em 1715, nada menos que 11 navios franceses percorreram a costa brasileira empenhados no comércio direto, sendo que o contrabando praticado pelos ingleses era bem maior. Essa mesma fonte, as cartas do cônsul francês em Lisboa, citadas por Virgílio Noya Pinto, estimou em mais de 30 os navios enviados *para aquelas conquistas*.

Ainda em 1715 relatava esse cônsul francês, Duverger, as queixas dos comerciantes portugueses sobre o comércio do Brasil.

<sup>108</sup> Corcino Medeiros dos SANTOS, *Op. cit.* p. 42.

<sup>109</sup> *Idem*, p. 146 – 147.

“Pela via da Inglaterra e Holanda, eles tiveram notícia do pouco débito de suas mercadorias enviadas pela última frota, pois os navios de todas as nações que as levam diretamente, alí colocaram uma grande quantidade a 40 e 45% mais baratas que as enviadas por Lisboa. Pela primeira frota eles não esperam nenhum retorno, ou muito pouco, o que faz temer que naquela ocasião os portugueses farão, por sua vez, falências que acabarão por destruir inteiramente o comércio, já em tão mal estado”.<sup>110</sup>

Ademais, segundo Amaral Lapa era muito comum os oficiais dessas embarcações estrangeiras fazerem alegações muitas vezes infundadas para justificar uma *arribada forçada* para se deterem nos mais diversos portos ou se desviarem da rota pré estabelecida com o fim de enfiarem mercadorias contrabandeadas. Os motivos alegados poderiam ser: falta de matalotagem, avarias, mau tempo, doenças a bordo, necessidade de consertos, aguada, ou dizer que não era possível alcançar a monção correta, sendo necessário aportar e esperar a ocasião mais favorável<sup>111</sup>

A imposição de um sistema de frotas não agradava proprietários de navios, proprietários de plantações e principalmente comerciantes dos dois lados do Atlântico, pois sempre implicavam num aumento de impostos sobre exportação e importação, perda de autonomia e de oportunidades comerciais por causarem excesso de oferta de mercadorias no momento da chegada das frotas, fazendo com que as vendas fossem “mal por ser muito o que veio”<sup>112</sup>. Em julho de 1714, João Duquer, da Bahia, afirmava que “esta terra está cheia de toda casta de fazendas, pelo que tem menos valor, e vem a tantas mãos que se vai arruinando o negócio”<sup>113</sup>. Por conta disso, os preços caíam muito a ponto de “[...] todos os comissários que trouxeram fazendas andarem rogando por ela pela preço que nessa (Portugal) lhe tinha custado”<sup>114</sup>. Se essas mercadorias pagaram efetivamente fretes, direitos e ainda mais armazéns então “não deixa lucro mais que a El Rei e aos navios.”<sup>115</sup>

Por outro lado, como “as ocasiões fazem o bom ou mau negócio”<sup>116</sup> em épocas de escassez de navios no porto os preços das mercadorias subiam rapidamente. Fato excepcional no cotidiano comercial do Rio de Janeiro, a invasão da cidade pelos franceses

<sup>110</sup> Carta do Cônsul francês em Lisboa, in Virgílio Noya Pinto *Op. cit.* p. 233.

<sup>111</sup> LAPA *A Bahia e a Carreira da Índia, Op. cit.* p. 16

<sup>112</sup> Carta 223, Maço 18. 2º V. p. 35.

<sup>113</sup> Carta 30, Maço 18. 1º V. p. 44.

<sup>114</sup> Carta 79, Maço 18, 1º V. p. 111.

<sup>115</sup> Carta 68, Maço 18. 1º V. p. 97.

<sup>116</sup> Carta 71, Maço 18. 1º V. p. 101.

em 1711 tornou mais aguda a crise de abastecimento interrompendo o fluxo normal de mercadorias.

“A VM seja notório o miserável estado em que está esta terra, porque depois da invasão dos inimigos não tivemos dessa cidade nenhuma embarcação que nos trouxesse algum refresco, e assim de azeite já ninguém o come, farinhas e vinhos e todos os mais gêneros de comer [...] e da mesma forma as fazendas secas, que tudo vai se pondo em grande valor”<sup>117</sup>

Nestas ocasiões o primeiro navio que chegava ao porto, se antecipando às frotas, tinha a chance de fazer melhor negócio. Então, a abundância de mercadorias no momento da chegada das frotas provocava o seu barateamento. Pelo contrário, o período entre frotas causava aumento de preços devido a escassez de mercadorias. A expectativa da chegada das frotas, ou pior, o atraso além do previsto, dava larga margem a especulação

Estes eram apenas os primeiros inconvenientes das frotas. Os negociantes portugueses preferiam navegar em pequenas caravelas praticamente desarmadas e enfrentar sozinhos as dificuldades naturais e a ameaça de ataques de piratas. A idéia de pagarem para ter proteção nunca foi bem vinda. Acreditavam que a regulamentação das datas de partida dos comboios, o pagamento de impostos para custear os navios de guerra e seus armamentos e a obrigatoriedade de se utilizar navios de maior tonelagem prejudicava os pequenos capitalistas portugueses e favoreciam os grandes comerciantes estrangeiros.

Esta resistência vem desde a época da União Ibérica, quando os navios portugueses passaram a ser fustigados pelos inimigos da Espanha. Então foi instituído o Consulado em Portugal, que era provida por um imposto adicional de 3% sobre exportações e importações para administrar o sistema de comboio. O Consulado foi fechado em 1602

Mais tarde, por ocasião da revolta de Pernambuco contra os Holandeses em 1645 e o aumento dos ataques aos navios mercantes portugueses, a Coroa resolveu então organizar um sistema regular de frotas. O primeiro comboio composto de dois galeões reais e comandado por Salvador de Sá partiu de Lisboa em 1644. Em Salvador os grandes produtores de açúcar, os lavradores e os comerciantes se recusaram a pagar o imposto de avaria destinado ao custeio do comboio e se posicionaram contra a prioridade na carga e na avaliação desta aos navios de mais de 200 toneladas, com maior capacidade de defesa e geralmente estrangeiros. O general do comboio em negociação com a Câmara Municipal

teve que aceitar a redução do imposto e a integração de navios menores. No Rio de Janeiro as concessões tiveram que ser bem maiores. Navios de qualquer tamanho e mesmo desarmados foram aceitos na frota, mediante pagamento de uma taxa fixa de 60 réis e um frete reduzido<sup>118</sup>

Por iniciativa régia em 1649 foi criada a Companhia Geral do Comércio para o Estado do Brasil, com concessão de monopólio na comercialização de bacalhau, vinho, farinha de trigo e azeite. Tinha por obrigação organizar o comércio colonial e também um sistema de frotas que garantisse a segurança do comboio através da constituição de uma armada de trinta e seis navios de guerra, divididos em duas esquadras anuais.

“Os comerciantes portugueses repetiram nessa época as mesmas críticas feitas ao sistema de comboio. A Companhia provocava a alta dos fretes e a inflação dos gêneros de monopólio, daí a preferência dada aos navios de mais de 200 toneladas, geralmente estrangeiros. O pagamento destes fretes desestimulavam os estaleiros e o comércio nacionais, provocando a fuga de divisas e cerceando a liberdade de comércio. Estas críticas eram veiculadas por membros do Conselho Ultramarino e pelas Câmaras Municipais. O governador Geral do Brasil e a Câmara do Rio de Janeiro [...] apontavam os seguintes problemas: a escassez dos gêneros do estanco, a insuficiência do transporte para a exportação do açúcar e importação dos equipamentos necessários aos engenhos, as taxas elevadas dos fretes e os preços altos dos bens de consumo importados da metrópole [...] e ainda a proibição da manufatura da cachaça, para favorecer o consumo do vinho, prejudicava os proprietários rurais, produtores e comerciantes”.<sup>119</sup>

Segundo Boxer o maior problema dessa Companhia foi não conseguir suprir em quantidade suficiente e preços razoáveis os quatro gêneros de monopólio agravado pelo fato de não conseguir manter a regularidade das frotas, apesar de constar como obrigação o envio de duas frotas anuais - os atrasos eram uma coisa bastante comum.

Em 1664 a Companhia de Comércio foi extinta, e o sistema de frotas passou a ser administrado pela Coroa, que se esforçava para manter a sua regularidade, mas “a saída das frotas não foi constante: anos houve em que elas nem chegaram a acontecer”<sup>120</sup>. De qualquer forma sobreviveu até 1765, quando foi abolido por Pombal. Depois de 32 anos, ou seja, em 1797 foram restabelecidos para serem definitivamente extintos em 1801.<sup>121</sup>

---

<sup>117</sup> Carta 210, Maio 18, 2º V. p. 13.

<sup>118</sup> Eulália Maria Lahmeyer LOBO. *O Comércio Atlântico e a Comunidade de Mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII.*, in Revista de História, São Paulo, p. 49-106, 1975, p. 52.

<sup>119</sup> *Idem*, p. 54

<sup>120</sup> FURTADO *Homens de Negócio. Op. cit* p. 90.

<sup>121</sup> LAPA. *A Bahia e a carreira da Índia Op. cit.* p. 156

Ao longo do século XVII e XVIII podemos notar um processo de especialização das frotas, pois se no século XVII estas eram compostas de 70 a 90 navios que partiam de vários portos do Brasil e chegavam simultaneamente a Lisboa, sendo que, importantes regiões como a Bahia e o Rio de Janeiro exportavam o mesmo produto, o açúcar em quantidade parecidas

“No século XVIII aparecem “as” frotas do Brasil, em relação com a especialização econômica das diversas regiões donde provém. Há a frota do Rio de Janeiro que trás o ouro e também as piastras de Buenos Aires e os couros das colônias espanholas do Sul; mas é sobretudo o ouro que interessa – Há a frota da Bahia que trás o açúcar, o tabaco e o pau-brasil – Há a frota de Pernambuco que é, de preferência, a da madeira para as construções navais e o mobiliário e que se torna também, no século XVIII, cada ano que passa, mais nitidamente uma frota do açúcar, o que não acontecia na segunda metade do século XVII...”<sup>122</sup>

Nessa época a insegurança dos mares havia diminuído um pouco e geralmente apenas dois galeões de guerra eram empregados na escolta<sup>123</sup>, sendo que a displicência muitas vezes poderia ser ainda maior<sup>124</sup>.

Por motivo de segurança o ouro das minas era embarcado nestes galeões de guerra, mais seguros e ágeis, enquanto as outras mercadorias e muitas vezes os próprios consignatários do ouro iam nas naus mercantes, que eram maiores e mais lentas. Essa era a recomendação e a conduta mais constante, mas a imprevidência e a ganância poderiam levar a atitudes bem diversas. O Capitão João Vicente

“[...] meteu todo o cabedal nos navios que lhe pareceu [...]. VM ordenava fosse tudo em naus de guerra. [...] disse que bem sabia o que havia de fazer, que também as naus mercantes iam a Lisboa e que se havia alguma ocasião, as de guerra eram as que pendenciavam, e que entretanto fugiam as outras”<sup>125</sup>.

Ainda na comparação entre a composição das frotas no século XVII e XVIII, o ouro de Minas Gerais foi o grande diferencial. O Rio de Janeiro foi ficando para trás na produção de açúcar, mas por outro lado as frotas que deixavam seu porto iam carregadas de

---

<sup>122</sup> GODINHO *Op. cit.* p. 728

<sup>123</sup> FURTADO. *Op. cit.* p. 90.

<sup>124</sup> “[...] é grande desamparo quererem com uma nau cobrir uma frota”, Carta 69, Maço 18. 1º V. p. 99.

<sup>125</sup> Carta 219, Maço 18, 1º V. p. 29

ouro, tornando-se o novo foco de atenção da Coroa e dos aventureiros, e em decorrência o maior beneficiário dessas descobertas.

Do ponto de vista do comerciante, o sistema de frotas representava mais um entrave do que um incentivo. Se as frotas acenavam com a promessa de maior segurança e regularidade, por outro lado encareciam os fretes e faziam emergir novas tensões. O movimento cíclico provocado pelas frotas, como comentamos anteriormente, de excesso de mercadorias por ocasião das frotas e de falta entre as frotas, desagradavam os comerciantes, que tinham a convicção de que a liberdade de comércio era vantajosa para eles e contestavam a rigidez imposta pelas frotas sempre que lhes era conveniente. Certamente entendemos que chegar junto com a frota era mal negócio - “[...] fico nesta cidade sem poder vender as miudezas que trouxe porque eu e João Denis viemos 9 dias depois dos mais navios chegarem nesta cidade, esta terra está tal que nada se gasta”<sup>126</sup>. Em maio de 1715 Pinheiro Neto se incomodava com o mesmo problema.<sup>127</sup>

Por outro lado, o fato de chegar ao porto alguns dias antes da frota não garantia o sucesso da empreitada, principalmente se já existisse a expectativa da chegada da frota porque a especulação paralisava o comércio - “vieram no tempo que VM determinava [...] mas tiveram pouca fortuna [...] e como essa gente soube que por instantes chegava a frota, ninguém quis comprar coisa nenhuma [...] somente para fretes e direitos se tem feito”<sup>128</sup>.

Estes eram os momentos mais críticos, mas mesmo fora das frotas, ou próximo delas, ocorria muitas vezes excesso de mercadorias no porto devido a erros de avaliação por conta de informações equivocadas ou falta de informações afinadas sobre o mercado colonial “[...] O problema é que entre frota e frota chegaram a esta cidade mais de 30 navios das Ilhas e Porto, todos com vinhos e farinhas”<sup>129</sup> Esse problema se repetiu em 1718 porque

“[...] em 22 deste (maio) chegou aqui um navio do Porto chamado S. Francisco Corpo Santo que dizem trás 500 pipas deles e já tinha vindo uma charrua grande e outro navio mais

<sup>126</sup> Carta 261, Maço 18, 2º V. p. 112.

<sup>127</sup> “Sr, o navio chegou a este porto a salvamento a 14 de abril de que tomei grande susto por vir em a ocasião em que vinha de se achar junto com a frota”, Carta 235, Maço 18. 2º V. p. 54.

<sup>128</sup> Carta 215, Maço 18, 2º V. p. 23.

<sup>129</sup> Carta 263, Maço 18. 2º V. p. 116.



todos do Porto carregados de vinho e das Ilhas 8 ou 10 também carregados de vinho e aguardentes, e todos depois da frota [...] como se dará saída aos velhos e ruins?”<sup>130</sup>

A saída das frotas era bastante irregular apesar do esforço de organização por parte do Estado, que fixava as datas de partida tendo em conta as monções periódicas e o ritmo da produção colonial. Nesse sentido, “El Rei ordenou em julho de 1691 que as frotas obedecessem na volta ao reino as seguintes datas para a partida; Rio de Janeiro 15 de dezembro; Bahia fim de dezembro e Pernambuco até 20 de janeiro”<sup>131</sup>

Mas os resultados não foram os esperados. Sabemos que muitas vezes essas datas não eram cumpridas. “A frota fica em bando para partir a 15 do corrente “[...] que sempre chegarão aos 25”<sup>132</sup>. Os motivos eram os mais variados, iam desde a espera por navios de guerra<sup>133</sup> para a escolta e a difícil sincronia entre as frotas e o ritmo da produção de açúcar e tabaco. As vezes devido a pouca quantidade do produto; outras vezes o excesso de chuvas prejudicavam o transporte das mesmas. As chuvas também poderiam dificultar aos mineiros *virem a baixo* para engrossarem as frotas do ouro, no caso do Rio de Janeiro. “A frota fica com bando para partir a vinte do corrente. O que não será possível, e quando o façam irão todos vazios”<sup>134</sup>.

No ano seguinte a falta de produtos para carregar nos navios se agravou a ponto de alguns “Homens de negócio da Bahia estarem pedindo para que não haver frota este ano, pouco açúcar e pouco tabaco”<sup>135</sup>. Em 1717, muitos dos navios que pretendiam partir da Bahia no mês de agosto ficaram no porto pelo mesmo motivo<sup>136</sup>.

No ano de 1722 os navios seguiram com pouca carga porque “o tempo tem sido rigoroso com cheia na cachoeira que deu mais de 100 \$ cruzados de perdas , causa por onde faço haver pouco tabaco , e açúcar não há de ser muito pelo tempo não ajudar”<sup>137</sup>.

<sup>130</sup> Carta 269, Maço 18, 2º V. p. 130.

<sup>131</sup> LAPA, *A Bahia e a Carreira da Índia*, Op. cit. p. 154 .

<sup>132</sup> Carta 53, Maço 18. 1º V. p. 79.

<sup>133</sup> “Nós partimos do Rio de Janeiro a 18 do passado e chegamos aqui (Bahia) a 4 do corrente. Agora não se sabe quando partiremos daqui, porque uns dizem a 25 do presente, outros a 10 do que vem, e há pessoas que dizem não irão senão para janeiro que vem. Esta incerteza tem esta cidade com grande confusão [...] a causa é não ter chegado a nau de guerra e não haver mais que uma” Carta 36, Maço 18. 1º V. p. 53.

<sup>134</sup> Carta 37, Maço 18. 1º V. p. 55.

<sup>135</sup> Carta 50, Maço 18, 1º V. p. 70.

<sup>136</sup> Carta 54, Maço 18, 1º V. p. 81.

<sup>137</sup> Carta 74, Maço 18, 1º V. p. 106.

No geral percebemos que apesar da incerteza das datas, os navios saíam do porto em conserva, até mesmo para justificar a escolta, mas depois por circunstâncias naturais como temporais ou por iniciativa própria se desgarravam da frota, porque quem se antecipava tinha a possibilidade de fazer melhor negócio. A chegada era bem mais irregular. “Em 14 de fevereiro deu um grande alegrão a esta praça o Rio Real e as charruas Del Rei fizeram o mesmo a 18 e a vinte do dito e a charrua da companhia a 22, neles recebi as de VM, em que me noticia o bom sucesso da nossa frota.”<sup>138</sup>

No outro extremo, o comércio era prejudicado pela pressa em levantar âncoras. A frota que chegou à Bahia em novembro de 1722, do dia 3 até o dia 16, traziam ordens de Sua Majestade “para descarregarem e carregarem rapidamente. Logo se frustrou por não estar a carga pronta, além de ser pouca, e não haver quem os carregasse”.<sup>139</sup>

“Tudo nasce das ruins disposições como é a da nossa frota quererem que se faça em dois meses o que nessa (Portugal) não se fez em seis, sendo mais fácil descarregar que carregar, e com estas pressas atropelam todo o comércio para se acabarem de arruinar quem o tem por ofício e pudesse presumir que vão atrás disto como constara dos comissários que vieram dar à fazenda pelo custo dessa”<sup>140</sup>.

A capitania<sup>141</sup> que partiu do Rio de Janeiro com seis navios mal carregados em 1716, chegou à Bahia em 11 de agosto para receber “o resto que os outros não levaram por lhe não concederem tempo para os poderem levar”<sup>142</sup> João Denis chegou ao Rio de Janeiro com 96 dias de viagem do Reino em 18 de junho, 9 dias depois da frota, “a pressa desta nau é grande pois se não quer demorar a esperar pelos quintos, o que tem feito grande prejuízo a todos e a VM”<sup>143</sup>

Da mesma forma se a frota vier antes do previsto também poderia atrapalhar o fluxo comercial

“[...] da carregação do pano de linho vai pouco pois o pano se vendeu a maior parte dele a 250 rs com a condição de darem o dinheiro para a frota, mas como esta veio antecipada, dizem todos que não tem porque. O pano o fizeram em camisas e ceroulas e as mandaram

<sup>138</sup> Carta 51, Maço 18, 1º V. p. 71.

<sup>139</sup> Carta 76, Maço 18, 1º V. p. 108.

<sup>140</sup> Carta 76, Maço 18, 1º V. p. 108.

<sup>141</sup> Carta 48, Maço 18, 1º V. p. 67.

<sup>142</sup> Carta 49, Maço 18, 1º V. p. 69.

<sup>143</sup> Carta 257, Maço 18, 2º V. p. 109.

as minas para que viesse o retorno aqui em julho, porque imaginaram viesse a frota em junho, para ir em agosto, e se mandar executar será pior, nunca haviam de dar para esta nau”<sup>144</sup>.

Essas dificuldades, no entanto não impediram o desenvolvimento da navegação e do comércio. Pelo contrário, a promessa de enormes riquezas a serem exploradas e, portanto de enriquecimento rápido atraíam todo tipo de aventureiros, de comerciantes a piratas. Assim

“por volta do século XVIII as atitudes em Portugal em relação ao Novo Mundo haviam evoluído até o ponto em que uma viagem comercial ao Brasil veio a ser considerada como uma ocorrência banal, e não muito diferente das viagens comerciais para Faro, Viana do Castelo ou Elvas.”<sup>145</sup>

## **2.2 -As remessas de ouro**

Russell-Wood baseado nos arquivos da Casa da Moeda de Lisboa faz uma descrição detalhada dos procedimentos das remessas de ouro do Brasil

Depois da partida do navio o capitão afixava um aviso no mastro principal para que as pessoas que transportassem ouro para si ou para outros, a declarassem. Não havia distinção entre o ouro quintado e o ouro que não pagou impostos no Brasil, nem a sua forma – em pó, pepitas, barras, lâminas, moedas, artefatos, como correntes, estatuetas, ou fivelas. A declaração poderia ser feita até o comboio atingir a latitude da ilha da Madeira. A partir daí seriam recebidas denúncias de ouro escondido, que eram devidamente registradas pelo escrivão, e levadas ao capitão do navio. Se confirmadas, o portador teria o ouro confiscado e o denunciante teria direito a 1/3 deste valor.

Chegando à Portugal, normalmente Lisboa, mas também Setúbal ou Porto, ao rufar dos tambores um novo aviso era fixado – era a última chance. Normalmente a simples ameaça de punição era suficiente: marinheiros, viajantes, passageiros e até o capitão do navio alteravam ou faziam a sua declaração. Em seguida o ouro era entregue ao secretário

---

<sup>144</sup> Carta 228, Maço 18, 2º V. p. 41.

<sup>145</sup> A.J.R.RUSSELL-WOOD. As Frotas de Ouro do Brasil, p. 708, in *Estudos Econômicos* 13 (nº Especial), p. 701-717, 1983.

da Casa da Moeda, aí sim, mediante a apresentação das cópias das declarações os indivíduos poderiam retirar o seu ouro.

Essas declarações tinham o seguinte formato.

“A folha 25 do livro do manifesto da nau Nossa Senhora da Vitoria consta entregar no cofre dela João Francisco Muzz, e Luis Alves Pretto embrulho e que diz vão quatrocentos e vinte moedas de ouro de 4800 com a marca a margem, e declarou fazerem por conta e risco de Francisco Pinheiro, ausente a quem seus poderes tiver, de que se lhe fará a entrega na casa da moeda da cidade de Lisboa ocidental levando-nos Deus a salvamento, e a dita nau e por verdade assinamos três deste teor, na forma do alvará de Sua Majestade, que hum cumprido, os mais não terão efeito. Rio de Janeiro de junho a 6 de 1725.”<sup>146</sup>

Este sistema permaneceu praticamente inalterado ao longo da primeira metade do século XVIII, exceto por duas pequenas mudanças que vigoraram a partir de 1720. A declaração passou a ser impressa e instituiu-se um imposto adicional de 1% além da determinação para que toda moeda e também outras formas de ouro fossem acondicionadas em arcas, para facilitar o trabalho dos oficiais na preparação de seus manifestos. Outro alvará de 1736 retrocedeu nesta determinação e abriu a possibilidade de as pessoas transportarem elas mesmas o seu ouro

Se somarmos a essas remessas de ordem pessoal as de ordem institucional<sup>147</sup>, dentre elas a mais importante, o “quinto” representaram um tal volume de ouro e moeda para Portugal que segundo Wood foi um dos maiores responsáveis pela situação de escassez de meio circulante nas cidades litorâneas brasileiras. E mais, a composição dessas remessas também possibilita algumas considerações - o fato de que em algumas regiões todas as remessas de ouro para Portugal num dado período serem feitas em ouro em pó, reforça a hipótese de que o mau funcionamento e insuficiência das casas de fundição no Brasil, ou a paralisação daquelas que já existiam tinha como principal motivo a falta de mercúrio e outros produtos essenciais para transformar esse ouro em barras ou moedas.<sup>148</sup>

<sup>146</sup> Carta 376, Maço 28, 3º V. p. 12.

<sup>147</sup> “As receitas das casas alfandegárias e das casas de moeda do Brasil, os pagamentos de adiantamentos feitos pelo Tesouro a soldados ou governantes que assumiam seus postos, as receitas de arrendamentos segundo uma série de contratos que incluíam escravos, sabão, sal, estradas e passagens fluviais, o bacalhau e o tabaco, o resultado da venda de bens confiscados, ouro de contrabando descoberto pelas milícias, e as assim chamadas doações ao erário real” A.J.R.RUSSELL-WOOD. As Frotas de Ouro do Brasil, p. 710, in *Estudos Econômicos* 13 (nº Especial), p. 701-717, 1983.

<sup>148</sup> RUSSELL-WOOD. *As Frotas de Ouro do Brasil*, Op. cit. p. 715.

Estavam seguras estas consignações com relação a fenômenos naturais ou fraudes? Naqueles tempos de incerta navegação à vela os fenômenos naturais tinham papel decisivo, como vimos anteriormente. Além dos riscos de naufrágios não eram raras as alegações de que uma arca havia-se aberto pelos violentos movimentos da embarcação e que o conteúdo havia-se perdido<sup>149</sup>. Estes acontecimentos somados aos riscos impostos pela pirataria, diminuía bastante a certeza de que os valores consignados chegassem a salvo aos destinatários em Portugal.

Segundo Wood, as fraudes contribuía bastante para essa incerteza. Eram uma ocorrência bastante comum, agravada pelo fato de que muitos que transportavam embalagens supostamente contendo ouro não conheciam de fato o seu conteúdo. A surpresa aparecia quando essas embalagens eram finalmente abertas e os valores declarados não correspondiam ao seu conteúdo. Obviamente não estava descartada a possibilidade desses consignadores serem os responsáveis pela fraude em outras ocasiões<sup>150</sup>. Na chegada a Portugal, as fraudes se avolumavam quando os falsários se adiantavam aos verdadeiros donos da consignação e retiravam o ouro com papéis falsos. Os descaminhos e fraudes eram uma constante tanto na colônia quanto na metrópole<sup>151</sup>.

Devido aos riscos envolvendo essas consignações, alguns comerciantes como Duarte Sodré Pereira, que também foi governador de Pernambuco entre 1727- 1737

---

<sup>149</sup> *Idem*, p. 716

<sup>150</sup> “[...] um agente declararia um cofre ou uma sacola de ouro que na verdade estaria vazia ou cheia de pedras ou barras de chumbo. Quando a fraude viesse à luz, o agente que a havia perpetrado já estaria longe, enquanto o proprietário original em alguma aldeia de Minas Gerais arcaria com a perda”. RUSSELL-WOOD *Op.cit.* p. 716.

<sup>151</sup> “Após a chegada em Lisboa, algumas pessoas poderiam produzir cópias falsificadas de declarações autorizando a entrega do ouro que seria então liberado em confiança pelo tesoureiro da Casa da Moeda de Lisboa. Novamente, apenas depois de um substancial intervalo de tempo a fraude seria detectada. A própria Coroa não era invulnerável a estes esquemas. Quando a “älmiranta” da esquadra do Rio, Nossa Senhora das Ondas, chegou a Lisboa em 30 de novembro de 1727, havia grande excitação e expectativa precedendo a abertura dos cofres, contendo 18000 oitavas de ouro em pó, lacradas no Rio de Janeiro pelo tesoureiro do erário real naquela cidade. A abertura das caixas revelou apenas barras de chumbo. Uma experiência semelhante ocorreu no mesmo ano com 16862 oitavas de ouro declaradas no Rio a bordo da embarcação Nossa Senhora de Assumpção e São Pedro. Condições adicionais para fraude residiam nas marcas de identificação nos cofres ou sacolas: apenas quando o consignado ou seu agente em Lisboa apresentava-se para receber a encomenda e pagar a taxa de 1% era descoberto que alguma outra pessoa com papéis falsos tinha-se antecipado aos proprietários verdadeiros. Em tais casos de perdas públicas ou privadas, os inquéritos quase sempre falhavam em revelar os culpados, embora as suspeitas, talvez injustamente, recaíam sobre os transportadores de ouro das áreas de mineração para o Rio de Janeiro, excluindo-se os oficiais da coroa das casas de moeda” RUSSELL-WOOD *Op.cit.* p. 716

preferiam o envio de seus efeitos em letras de câmbio. Letras de que são passadas segundas e terceiras vias, e que são protestadas quando há falta de pagamento ou de aceite.<sup>152</sup>

Alguns acompanhavam eles mesmos o ouro para Portugal, mas não era o habitual. “A prática dominante no Brasil consistia em que os indivíduos remetessem para um agente em Salvador, Rio de Janeiro, Recife ou São Luís do Maranhão aquelas somas que deveriam ser consignadas para Portugal.”<sup>153</sup>

A tonelagem média das embarcações oceânicas passou de 150 e 200 toneladas no século XVII, com uma tripulação de 10 a 30 homens, para 400 a 900 toneladas no século XVIII no caso das fragatas; 800 a 1000 toneladas para as corvetas e no caso das naus mercantes poderiam deslocar até 2000 toneladas com uma tripulação de mais de sessenta homens<sup>154</sup>. As de tonelagem menor como a sumaca, o bergantim, o brigue, a lancha eram empregadas na navegação costeira<sup>155</sup>

Estas embarcações menores empregadas no comércio de cabotagem representavam a maior parcela dos navios que entravam e saíam da barra do Rio de Janeiro. Auxiliadas pelas monções na direção norte-sul na costa, isto é, a conjugação da “*monção de março*” com a “*monção de setembro*” o comércio de cabotagem também se desenvolveu muito na primeira metade do século XVIII

“Buenos Aires era a abastecedora de peles, banha, carne seca, trigo e sobretudo prata. O Rio de Janeiro fornecia ao Prata escravos, açúcar, cachaça, mandioca e em época mais recente, anis e tecidos de algodão rústicos.

O comércio com a Bahia e Pernambuco apresentava nessa época, uma balança favorável ao Rio de Janeiro que exportava mandioca, feijão, milho, cachaça, queijo de Minas Gerais, toucinho e na segunda metade do século, trigo e arroz em troca de cocos e tabaco. As Capitanias do Nordeste na medida em que se iam especializando cada vez mais na economia de plantação, necessitavam importar os gêneros básicos de alimentação e viam-se forçadas a remeter capital em moedas para saldar o déficit da balança comercial, suprimindo a

<sup>152</sup> Maria Julia de Oliveira e SILVA *Fidalgos-Mercadores no sec XVIII*, p. 31.

<sup>153</sup> RUSSELL-WOOD *Op.cit.* p. 707. Em 27/07/1727 Andrade/Marques pedia orientação para fazer as remessas para Portugal “*Como VM nos ordenou lhe façamos remessa por via do Rio ou Bahia [...] mostre as pessoas a quem fazer ditas remessas a ditos portos, principalmente ao da Bahia, que ao Rio pretendemos enviar tudo ao sr João Francisco Muzzi, e para a Bahia precisamos de alguém pois com muita facilidade poderá haver ocasião de embarcação.*” Carta 657, Maço 27, 4º V. p. 15.

<sup>154</sup> Corsino M. SANTOS *Op. cit.* p. 33 a 43.

<sup>155</sup> *Idem*, p. 83.

permanente escassez de meio circulante no Rio de Janeiro. A região de Campos e o Rio Grande do Sul forneciam carne e Santa Catarina peixe fresco à praça do rio de Janeiro.<sup>156</sup>

Como a navegação na costa tornava-se mais intensa a identificação dos navios que queriam aportar merecia a maior atenção. A armada guarda-costa, encarregada do policiamento, utilizava curiosas formas de sinalização.<sup>157</sup>

Para os navios da carreira eram enviados pilotos e mestres, pessoas conhecedoras da arte de navegar e das técnicas de aportamento, para o Morro de São Paulo nas épocas em que se esperavam as frotas do Oriente. Isto era necessário devido às dificuldades de manobra na Baía de Todos os Santos, mas principalmente pelo medo de ataques de piratas e invasores estrangeiros. Por isso a identificação das embarcações que se aproximavam do porto vindas do além-mar era de vital importância.

“Os sinaleiros usavam nas suas convenções os mais diversos processos, desde as flâmulas nos topes até carga de disparos, em que os intervalos maiores ou menores ou o número de tiros permitissem a decifração. Isso durante o dia. À noite acendiam-se luzes na ponta da verga, ou ainda conforme a linguagem da época, deitavam “cucharras e foguetes de ampulhetas” com alguma artilharia, para serem vistos e ouvidos de longe”<sup>158</sup>.

Nesse aspecto, o Rio de Janeiro poderia ser considerado um porto seguro, pois era “incomparavelmente uma praça mais fortificada do que a Bahia. A razão é que a Baía da Guanabara é larga na entrada e vai se estreitando à medida que se aproxima da barra”<sup>159</sup>, obrigando os navios a passarem bem próximo da Fortaleza de Santa Cruz, situada em um dos morros da entrada. No outro morro está a Fortaleza de São João, e mais adiante a

<sup>156</sup> Eulália Maria Lahmeyer LOBO. *O Comércio Atlântico e a Comunidade de Mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII*. p. 63-64, in Revista de História, São Paulo, p. 49-106, 1975.

<sup>157</sup> Esta que aqui vai transcrita, é datada de 1715. “*Quem se achar a barlavento arriará o velhaco e o fará carregar como para o ferrar, e pondo outra vez ou a capa, largará no dito tope um galhardete português, ou outro qualquer em caso de não ter este e atirárá três peças por sotavento, duas quase a um tempo e a outra com algum espaço que distinga ser bem este o sinal. O navio de sotavento responderá ferrando a pavia, e carregando o traquete, e largará outro galhardete na dita forma no pau da bandeira da quadra, e a sua bandeira no gurupés, depois do que o de barlavento porá a caminho largado as suas bandeiras*” AHU in LAPA, *A Bahia e a carreira da Índia*, Op. cit. P. 148. Segundo esse autor:

“*Torna-se difícil uma explicação clara deste texto pela linguagem com termos e expressões desusadas. Não obstante, depreendemos que entravam nesses sinais as bandeirinhas farpadas, ainda hoje usadas no alto dos mastros e os tiros, além de outros recursos. No caso do navio vir em direção contrária ao vento (sotavento) responderia içando a vela grande do mastro de proa, colocando bandeira farpada no mastro principal. Além da sua bandeira no mastro que ficava na extremidade da proa do navio, além de outros sinais*” LAPA, Op. cit, p. 148.

<sup>158</sup> LAPA, *A Bahia e a carreira da Índia*, Op. cit. P. 145.

<sup>159</sup> SANTOS Corsino M., Op. cit. P.16.

Fortaleza da Lage, formando um triângulo que facilitava interceptar qualquer navio invasor colocando-o na mira desse fogo cruzado.

No final do século XVIII, foram estabelecidas regras bastante rígidas para a manobra de navios na Baía da Guanabara. Instalou-se na Fortaleza de Santa Cruz uma casa de pilotos que contava com um piloto-mor e 12 pilotos destinados à realização de manobras de saída e entrada da barra. A medida foi necessária devido ao fluxo cada vez maior de embarcações para o Rio de Janeiro.



### 2.3 - As dificuldades em terra

A infraestrutura dessas cidades litorâneas que serviam de entrada das minas era claramente insuficiente. No Rio de Janeiro, as instalações portuárias, não cresceram nas mesmas proporções das suas necessidades<sup>160</sup>. A Casa da Alfândega dessa cidade, construída pelo governador D. Álvaro da Siqueira por volta de 1705 foi demolida menos de 30 anos depois para dar lugar a uma construção mais ampla, que por sua vez não conseguiu resolver o problema por muito tempo. Em 1752, Gomes Freire de Andrade reconhecia o miserável estado em que estava a Casa da Alfândega, que não tinha espaço suficiente para recolher as fazendas e as que ficavam ao relento sofriam consideráveis danos além da possibilidade de serem furtadas.<sup>161</sup>

Era difícil conseguir acomodações tanto para as pessoas, como para as mercadorias que chegavam ao porto. Francisco Marques ao chegar a Santos estava com dificuldades de “[...] achar casas em terra, as quais alcancei por patrocínio do Juiz de Fora”<sup>162</sup>. Percebe-se aí o peso das relações interpessoais já que Francisco Marques era afilhado e representante comercial de Francisco Pinheiro. Já as mercadorias não tiveram a mesma sorte, pois não se achava “[...] armazéns em esta vila prontos para pormos toda a fazenda”<sup>163</sup>. Finalmente foram encontrados os armazéns mas que aparentemente não eram adequados para o armazenamento de sal.

Logicamente esse rápido incremento do comércio tornou grave o problema do armazenamento e desembarço das mercadorias no porto, a começar pela do RJ e sua “infernál alfândega que com a carga de um navio se enche”<sup>164</sup>. Se o espaço era diminuto a morosidade no desembarço das mercadorias só piorava a situação.

---

<sup>160</sup> “Basta dizer que ainda na segunda década do século XIX as instalações existentes, destinadas à acostagem, eram, na maioria, construções precárias mantidas por firmas concessionárias de trapiches [...] entende-se por instalações portuárias: 1º – os ancoradouros, as docas, ou trechos de rios em que as embarcações sejam autorizadas a fundear, ou efetuar operações de carregamento ou descarga de mercadorias; 2º – os canais de acesso aos ancoradouros, às docas, aos cais ou às pontes de acostagem; 3º – os cais, pontes de acostagem, guia-corrente, ou quebra-mares construídos para atracação de embarcações; 4º – as áreas de terreno, os armazéns e outras edificações, bem como todo o aparelhamento de que dispunham os portos para atender às necessidades do respectivo tráfego.”. SANTOS. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*, Op. cit. p. 25.

<sup>161</sup> *Idem*, p.70.

<sup>162</sup> Carta 655, Maço 29, 4º V. p. 12.

<sup>163</sup> Carta 661, Maço 27, 4º V. p. 20.

<sup>164</sup> Carta 342, Maço 29, 2º V. p. 440.

“O despacho desta alfândega esta pior do que nunca, pois esteve 24 dias sem se despachar coisa alguma de selo, e tendo se principiado a selar com chumbo derretido, dão muito pouca expedição, e suponha VM que em um dia deitaram 700 ou 800 selos, que dando com bretanhas, panicos, meias, chapéus, e outras coisas miúdas dão despacho a dois ou três volumes”<sup>165</sup>

Foi necessário auxiliar nesse processo, Francisco da Cruz disse que junto com Muzzi ajudou a colocar mais de um terço dos selos. Essa pressa era justificada, porque quanto mais tempo se demorava no desembaraço da mercadoria mais risco se corria de perdas, tanto pelo mau tempo, mas principalmente por causa do sumiço das mercadorias. Apesar da constante vigilância, nesse mesmo navio “[...] tinham prendido dois ladrões, um mulato bem vestido lhe tinha tirado do seio duas camisas de bretanha fina que o dito tinha furtado, e o preto uns poucos de pares de meias de sedas”<sup>166</sup>

Outra ocasião de perdas ocorria quando a mercadoria chegava às mãos dos comissários já com avarias. Era necessário então verificar o estado das mercadorias e providenciar o ressarcimento pelos responsáveis<sup>167</sup>. Um dos motivos do sumiço das mercadorias ocorria quando alguém da embarcação desviava mercadorias e vendia clandestinamente<sup>168</sup>

Havia também orientação clara para o tamanho das embalagens. Esses baús deveriam ser pequenos, de três a quatro palmos, não maiores, porque eram mais fáceis de serem carregadas, e depois de servirem para o transporte de mercadorias eram mais fáceis de vendê-las como móvel. Isto é, os baús pequenos eram mais convenientes para

“[...] se fizerem cargas para irem para cima, que os grandes não é possível quererem-nas carregar nem nas procuram para os comprarem nesta terra, e cada baú de 5 palmos querem

<sup>165</sup> Carta 340, Maço 32, 2º V. p. 428.

<sup>166</sup> Carta 342, Maço 29, 2º V. p. 440.

<sup>167</sup> “[...] 8 barris de azeite que chegaram com avaria, no caso de VM tenha segurado haverem a perda dos seguradores e não fiz logo menção deles por não ter presenciado dita avaria pois já estavam em casa a minha chegada [...] desta avaria hei de tirar informação da gente de bordo para ficar na certeza de ser por causa da madr.a (madeira ?) como diz a certidão, ou se foi por falta do capitão os não trazer bem arrumados e achando quem me segure concorreram com alguma omissão, hei de obrar o que for conveniente para cobrar dita avaria”. Carta 652, Maço 27, 4º V. p. 10.

<sup>168</sup> “O contramentre da charrua queria vender 3 moios de sal da sua conta [...].mas até não ter em terra todo lhe não faço tensão declarar o que hei de fazer e vem a ser o seguinte. Pagar-lhe dito sal pelo preço de Lisboa, e não o frete[...] servindo-lhe este aviso para evitarem a que outro obre pelo mesmo estilo pois se não fosse o grande cuidado e vigilância com que nos portamos venderia dito sal sorrrateiramente com prejuízo de VM” Carta 652, Maço 27, 4º V. p. 10.

de carroto 30 oitavas. Estes quando vão levo nos pretos para cima”<sup>169</sup>, e negócio por negócio “[...] não há como o dos pretos porque as pagas são boas.”<sup>170</sup>

A formação e o desenvolvimento de uma região de alto poder aquisitivo no interior do continente, decorrente da mineração, determinou de fato a forma de povoamento rumo ao interior no início do século XVIII, porque, chamando para si os melhores contingentes populacionais, ou pelo menos os mais empreendedores, as melhores mercadorias, polarizou fortemente as correntes abastecedoras. Este efeito dinamizador acabou distribuindo suas riquezas por vastas regiões, desde os locais de produção de alimentos e animais de cargas para as gerais, como também os roceiros produtores de víveres ao longo dos caminhos receberam o seu quinhão na medida em que ofereciam alimentação e pouso para os viajantes.

Esse intenso fluxo de gente e mercadorias acabou colocando em evidência as cidades portuárias, boca de entrada da colônia rumo às minas, que muitas vezes adquiriu um desenvolvimento que se mostrou efêmero, na medida em que a euforia inicial em determinada área poderia dar lugar logo em seguida a sensação de abandono e decadência - é o que aconteceu com São Paulo e Bahia por exemplo.

Num primeiro momento, a Coroa pensou em povoar intensamente a região das minas pois, quanto maior fosse o número de indivíduos trabalhando nas lavras, maiores seriam as rendas decorrente da cobrança dos quintos. Caminhando no mesmo sentido, o Governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, em carta de 24 de maio de 1689, dirigida a El-Rei, manifestava a intenção de construir uma estrada que ligasse diretamente o Rio de Janeiro a Minas. Mas essa postura mostrou-se equivocada e o medo do despovoamento tanto do litoral como do reino foi mais forte e a Coroa se mobilizou no sentido de conter essa migração maciça.

Em 1701, o Rei de Portugal ordenava a Artur de Sá e Menezes que “não permitisse a entrada de mais gente nas minas”<sup>171</sup>, sendo que determinações idênticas vão se renovar

---

<sup>169</sup> Carta 342, Maço 29, 2º V. p. 440.

<sup>170</sup> Carta 342, Maço 29, 2º V. p. 440.

<sup>171</sup> José Alípio GOULART. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*, Conquista, Rio de Janeiro, 1961. p.22.

inúmeras vezes, porém sem resultados, pois estima-se que de 1705 a 1750 aproximadamente metade da população do Reino se transfere para a colônia<sup>172</sup>

A esse respeito uma consulta do Conselho Ultramarino de 1732, transcrita por José Alípio Goulart é esclarecedora;

“A fama destas mesmas riquezas convida os vassallos do Reino a passarem para o Brasil, a procurá-las; e ainda que por uma lei se quis dar providência a esta deserção, por mil modos se vê frustrado o efeito dela, e passam para aquele estado muitas pessoas, assim do Reino como das ilhas, fazendo esta passagem ou fazendo ocultamente, negociando esse trânsito com os mandantes dos navios e seus oficiais, assim nos de guerra como nos mercantes, além da fraudes que se fazem à lei, procurando passaportes com pretextos e carregações falsas; por este modo se despovoará o reino, e em poucos anos virá a ter o Brasil tantos vassallos brancos como tem o mesmo reino; e bem se deixa ver que, posto em uma balança o Brasil, e em outra o reino, há de pesar com grande excesso mais aquela que esta, e assim a maior parte e a mais rica não sofrerá ser dominada pela menor e mais pobre; nem a este inconveniente se lhe poderá achar fácil remédio”<sup>173</sup>

Na colônia, os efeitos da mineração foram imediatos para São Paulo e Bahia. Inicialmente o medo do despovoamento tanto aqui como lá – no Reino - e com ele a carestia e falta de gêneros alimentícios, pois logicamente, a promessa de maior lucratividade leva o agricultor e o comerciante a transferir seus produtos para esses mercados, desabastecendo o mercado local<sup>174</sup>. Faz sentido dessa forma a proibição imposta pela Coroa portuguesa, em 1702, ao comércio entre a Bahia e as minas gerais, abrindo apenas uma exceção para a passagem de gado. Caso o comerciante quisesse introduzir outras mercadorias, que o fizesse por São Paulo ou Rio de Janeiro<sup>175</sup>. A passagem de negros era rigorosamente proibida, para evitar a ruína de canaviais e engenhos<sup>176</sup>.

Nesse sentido o governador do RJ Dom Álvaro da Silveira Albuquerque, no final do seu mandato, num momento em que já estava esperando o seu sucessor nos próximos

<sup>172</sup> José Alípio GOULART. *Op. cit.* p. 23.

<sup>173</sup> *Idem*, P. 23.

<sup>174</sup> “E estes preços, tão altos e tão correntes nas minas, foram causa de subirem tanto os preços de todas as cousas, como se experimenta nos portos das cidades e vilas do Brasil, e de ficarem desfornechos muitos engenhos de açúcar das peças necessárias e de padecerem os moradores grande carestia de mantimentos, por se levarem quase todos aonde vendidos hão de dar maior lucro”. ANTONIL, *Cultura e Opulência do Brasil*, *Op. cit.* p. 269.

<sup>175</sup> Mafalda ZEMELLA. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*, São Paulo, Hucitec/Edusp, 1990. P. 68 e também Cláudia Maria das Graças CHAVES. *Perfeitos Negociantes; mercadores das minas setecentistas*, Annablume, São Paulo, 1999, p. 83.

<sup>176</sup> *Idem*, P. 77.

comboios, se queixava já doente e sem forças, ao seu colega, o governador da Bahia, em carta de 5 de maio de 1704

“Eu cada dia me acho mais só, assim de soldados como de moradores, porque o excesso com que fogem para as minas nos dá a entender que brevemente ficaremos sem ninguém. Também supponho que V.S assim o experimenta, porque das minas me escreve o Cônego Gaspar Ribeiro que é tanto o excesso de gente que entra pelo sertão da Bahia que brevemente entende se despovoará essa terra”<sup>177</sup>.

Nessas circunstâncias, de excesso de gente nas minas, os problemas de abastecimento eram inevitáveis, ao menos no início da mineração. A primeira grande crise de fome, de 1697 a 1698, foi relatada ao soberano português em carta por Artur de Sá e Meneses em 20 de maio de 1698, na qual diz que nesse ano os mineiros tinham deixado de minerar;

“[...] o que lhe não foi possível pela grande fome que experimentaram que chegou a necessidade a tal extremo que se aproveitaram dos mais imundos animais, e faltando-lhes estes para poderem alimentar a vida, largaram as minas e fugiram para os matos com os seus escravos a sustentarem-se com as frutas agrestes que neles achavam”<sup>178</sup>

João de Lencastre relata a crise semelhante ocorrida dois anos depois, no período de 1700-1701, em carta dirigida a Artur de Sá e Meneses, datada de 14 de maio de 1701;

“[...] por falta de mantimentos se haviam retirado muitos mineiro para a montaria, para terem com que sustentar a sua gente, e outros para as suas casas para voltar em março assim pelos mantimentos que já deixavam plantados, como pelo gado, que haviam mandado buscar nos currais da Bahia e Pernambuco”<sup>179</sup>

Antonil em seu clássico *Cultura e Opulência do Brasil* descreve também esse drama dos primeiros tempos da mineração;

“sendo a terra que dá ouro esterilíssima de tudo o que se há mister para a vida humana, e não menos estéril a maior parte dos caminhos das minas, não se pode crer o que padeceram

<sup>177</sup> (Ms do arquivo nacional – Col. Governadores, vol. 13<sup>A</sup>, f.272) in GOULART. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*, *Op. cit.* P. 184.

<sup>178</sup> Ms do Arquivo Nac. Col. Governadores do Rio de Janeiro, in GOULART, *Op. cit.* p. 27

<sup>179</sup> Documentos históricos, vol. XI, p. 283. In GOULART, *Op. cit.* p. 27.

ao princípio os mineiros por falta de mantimentos, achando-se não poucos mortos com uma espiga de milho na mão, sem terem outro sustento”<sup>180</sup>.

Se no início, o excesso de gente nas minas acarretou todos esses problemas de abastecimento porque tudo o que precisavam vinha de outros locais, não é consenso o fato de que no momento seguinte, as regiões que abasteciam as gerais de gente e mercadorias estavam condenadas ao ostracismo. No caso de São Paulo, por exemplo, alguns autores cultivaram a imagem de despovoamento e decadência desta capitania<sup>181</sup>. Foi o caso de Marcelino Pereira Cleto que lamentou o fato de que, sendo esta capitania a mais antiga da América e o “seu povo o que melhor tem servido a sua Majestade; porque à custa da própria fazenda descobriu em grande utilidade da Real Coroa, as minas de Cuiabá, Mato grosso, Vila Rica e Goiás<sup>182</sup> – era apesar de tudo isso, também a mais decadente. Para esses autores a euforia do ouro só trouxe conseqüências negativas para a capitania de São Paulo.

Outros autores, no entanto, cultivaram a imagem da capitania de São Paulo abastecendo as regiões mineradoras<sup>183</sup>. Essa seria a forma pela qual os paulistas puderam participar das riquezas produzidas nas minas; contrariando assim a imagem de decadência e isolamento apresentada anteriormente. Segundo Rocha Pitta<sup>184</sup>, a existência de uma produção de alimentos destinada às viagens, que poderiam durar até 5 meses, no caso das monções para Mato Grosso e Cuiabá, significa que em algum lugar da capitania alguém estava produzindo e vendendo um excedente em gêneros alimentícios.

Ademais, o fato de muitos paulistas progressivamente irem a cidade do RJ buscar fazendas, ou a Viamão buscar tropas de animais cavaleiros ou vacuns para abastecerem a própria capitania, e também venderem para as minas, denotava um certo dinamismo da capitania paulista.

---

<sup>180</sup> ANTONIL, *Op. cit.* p. 266.

<sup>181</sup> Silvana Alves de GODOY, *Itú e Ararituaba na rota das Monções (1718 – 1838)*, Dissertação de Mestrado, UNICAMP, Campinas, 2002, p. 12 – 15.

<sup>182</sup> Marcelino Pereira CLETO. *Dissertação sobre a Capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la*, in Roteiros e notícias de São Paulo, Colônia, 1751-1804. Introdução e notas de Ernani Silva Bueno, São Paulo, Governo do Estado, 1977, p. 17.

<sup>183</sup> GODOY. *Op. cit.* p. 15 – 20.

<sup>184</sup> Sebastião da Rocha PITTA. *História da América Portuguesa. Desde o ano de mil e quinhentos do seu descobrimento até o de mil setecentos e vinte e quatro*. Rio de Janeiro: Garnier, p. 464.

“O transito de muares constituiu-se em uma das maiores fontes de renda de São Paulo Ao passar por Curitiba, território paulista, pagavam “direito de passagem” um imposto per capita, [...] e para poder negociar em Sorocaba o tangedor tinha que apresentar uma via do recibo de pagamento efetuado na primeira”<sup>185</sup>

## 2.4 - O transporte e os caminhos para as gerais

Os “*mamalucos*” paulistas através de sua “existência andeja e inconstante”<sup>186</sup>, tiveram papel determinante na expansão rumo ao interior do continente. Marchavam pelo sertão com desenvoltura, “[...] sabiam os paulistas como transpor pelas passagens mais convenientes as matas espessas ou as montanhas aprumadas, e como escolher sítios para fazer pouso e plantar mantimentos”<sup>187</sup>. Segundo Sérgio Buarque de Holanda, os paulistas aprenderam a lidar com o meio ambiente hostil que os cercava, acumulando esse conhecimento principalmente pela imitação e assimilação do modo de vida dos antigos moradores da região – os índios. Este processo de aculturação passava pelo modo de caminhar<sup>188</sup>, de se orientar na mata e principalmente como procurar e encontrar alimentos e água<sup>189</sup>, enfim adquiriram a habilidade de garantir a sobrevivência nas condições mais adversas. Quando escasseavam as provisões *iam passando com o que dava a espingarda* abatendo caças do mato como cobras, lagartos, patos-bravos, perdizes, veados, pacas, capivaras, jaús, dourados, que eram complementados com a coleta de laranjas, limões, cajus, bananas, palmitos, jenipapos, pinhões, raízes de vários paus e mel nas colmeias da floresta<sup>190</sup>.

Ao mesmo tempo e, progressivamente, afirmava-se também o costume de plantar roças de subsistência ao longo dos caminhos, que poderiam ser colhidos na volta ou

---

<sup>185</sup> GOULART, *Op. cit.* P.55.

<sup>186</sup> Sérgio Buarque de HOLANDA. *Caminhos e fronteiras*, 3ª edição, São Paulo, Companhia das Letras, 1994. p. 35

<sup>187</sup> HOLANDA *Op. cit.* p. 19.

<sup>188</sup> Caminhavam descalços e em fila “*pela exiguidade das trilhas*” e mais, “[...] *os brancos, por disposição natural ou educação, costumam caminhar voltando para fora a extremidade de cada pé, o índio caminha de ordinário com os pés para a frente [...] a planta e os dedos do pé aplicam-se inteiramente sobre o solo*” - esparramando toda a planta dos pés pelo chão ao andar - o que distribui melhor o peso do corpo, diminuindo a fadiga e possibilitando caminhadas mais longas. HOLANDA *Op. cit.* p. 34.

<sup>189</sup> *Idem*, p. 36 e seguintes.

<sup>190</sup> Laura de Mello e SOUZA. *Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações* (p. 47-48).

simplesmente deixados para outros sertanistas usufruírem. Para Antonil<sup>191</sup>, essas culturas seriam de milho, feijão e abóboras, podendo acrescentar-se, segundo Laura de Mello e Souza<sup>192</sup> mandioca para farinhas, bananas, melancias, melões, fumo e batatas, sendo que a provável difusão do milho nas áreas de influência paulista seja uma decorrência da facilidade de transportar os grãos deste cereal em longas jornadas.

Incluía-se ainda algumas iguarias exóticas como as experimentadas por D. Pedro de Almeida Portugal, o conde de Assumar, que viajou ao interior do continente em julho de 1717, para governar a Capitania de São Paulo e Minas do ouro. No rancho de um paulista, onde pernoitou com o incômodo de ser perseguido por baratas, a ceia era de *meio macaco e umas poucas de formigas*, que o conde não quis aceitar, apesar da grande curiosidade<sup>193</sup>.

Nesse tempo, o caminho para as minas já era muito freqüentado, fazendo com que as primitivas picadas no mato, sinalizadas com galhos quebrados ou marcas nos troncos de árvores, ganhassem um fluxo cada vez maior de gente e mercadorias. No entanto, as dificuldades para se transportarem volumes a longas distâncias constituíam ainda um grande entrave ao comércio. O transporte de mercadorias para as minas era feito em dorso de homens, tanto índios como negros escravos ou mamelucos assalariados - animais de carga, tração e mesmo sela faltavam em Minas e São Paulo até meados do século XVIII<sup>194</sup>. Era

“Nas costas, nos ombros, no pescoço e na cabeça de homens é que se arrebatavam não só fardos e caixas de mercadorias como também viajantes; estes escanchados no cangote, ou então, como preferiam os mais comodistas e aquinhoados, espichados em redes frescas e acalentadoras ao balanço ritmado das passadas dos carregadores”<sup>195</sup>.

O transporte mais eficiente, aquele baseado na tropa de muares, viria com o tempo. Somente por volta da terceira década do século XVIII é que se tornou representativa; acompanhando o alargamento e melhoria dos caminhos, que por sua vez foi impulsionado pelo fluxo de gente cada vez maior para o interior do continente. A formação dessas tropas

---

<sup>191</sup> ANTONIL. *Op. cit.* p. 286.

<sup>192</sup> SOUZA *Op. cit.* p. 48.

<sup>193</sup> *Idem*, p. 59.

<sup>194</sup> GOULART, *Op. cit.* P. 28.

<sup>195</sup> *Idem*, P. 29.



de muares<sup>196</sup> foi viabilizada pela descoberta de manadas livres pelos paulistas no sul da colônia e ganhou vulto principalmente com a abertura do caminho terrestre para o Rio Grande de São Pedro<sup>197</sup>

Mas mesmo assim esse meio de transporte impunha alguns limites; os animais tinham que ser aliviados em seu peso, ao menos em parte, para vencer algumas passagens estreitas ou terrenos acidentados, muito íngremes ou na beira de precipícios. Também o peso e volume das cargas obedeciam a certas restrições. As bestas<sup>198</sup> no sul da colônia suportavam

“uma carga de 8 a 12 arrobas de quinze quilos; já em Minas Gerais segundo Calôgeras a média variava entre 8 e 10. Talvez devido à altitude e rarefação do ar. Se transferidos para o nordeste, devido as diferenciações de clima e forragem, as mulas não suportam mais de 4 a 6 arrobas [...] entretanto as nascidas na região e aclimatadas suportam de 6 a 8 arrobas”<sup>199</sup>.

Carga essa que seguia dividida em duas partes numa cangalha.

Desta forma, encareciam ou eram impossíveis de transportar objetos de grande volume ou muito pesados<sup>200</sup>. Sendo que alguns objetos continuaram a ser carregados por homens devido a sua fragilidade – cadinhos de barro, louças, vidros, espelhos<sup>201</sup>.

<sup>196</sup> Proveniente da Capitania do Rio Grande do Sul e imediações, o muar tornou-se o principal meio de transporte para as regiões mineradoras. Segundo Alfredo Ellis Jr, bem antes do consumo brasileiro, a região mineradora de prata dos Andes já utilizava bastante esse animal para carga. A corrida do ouro em Minas Gerais, e a crescente necessidade de meios de transporte, incentivou sobremaneira a sua criação, que atingiu até a região do atual estado do Paraná. O acesso foi facilitado pela abertura total do caminho ligando Rio Grande do Sul a São Paulo em 1729. O fluxo cada vez mais intenso notabilizou as famosas feiras de Sorocaba, que se tornou um importante centro distribuidor de muar para as minas gerais. *Economia Paulista do Século XVIII* Alfredo Ellis Junior e Myriam Ellis SP, 1950, boletim 115 - História da Civilização Brasileira nº 11, p. 199-201.

<sup>197</sup> Antes ia-se de barco até Laguna, mas depois de várias tentativas frustradas – “Souza Faria demorou dois anos com setenta homens para descobrir caminho que foi retificado por Cristovão Pereira, a partir de 1738, é como diz Carlos da Costa Pereira “ a estrada de Conventos, aberta por Souza Faria, em 1728, ligando Araranguá a Laguna, e Laguna aos campos de Lajes, e Sorocaba, seria dentro em pouco abandonada. Maiores vantagens oferecia, como sucedeu, o caminho de Viamão que passava por Santo Antônio da Patrulha, São Francisco de Paula, campos da Vacaria, campos de Lajes, Campos Gerais, Itararé, Sorocaba, onde se realizavam as célebres feiras de gado vacum e asinino.[...]”O caminho aberto por Souza Faria ficou conhecido pela denominação de caminho “dos Conventos” e o de Cristovão Pereira era chamado de “Estrada Real” GOULART, Op. cit. P. 46.

<sup>198</sup> “O burro tem mais resistência e força que o cavalo se considerado seu tamanho. Tem capacidade de transportar sobre o dorso 2/3 de seu próprio peso, na distância de 28 Km, enquanto que o segundo não suporta mais do que a metade do seu peso em igual percurso, principalmente em estradas ruins [ ...] e mantém velocidade em retas ou subidas”. GOULART, Op. cit. P. 53.

<sup>199</sup> *Idem*, p. 97.

<sup>200</sup> Mafalda. ZEMELLA *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII.*, São Paulo, Hucitec/Edusp, 1990.p. 149

A alimentação destes animais ao longo dos caminhos era propiciada pelos fazendeiros, constituindo essa atividade uma boa fonte de lucros. Os roceiros disputavam a preferência dos tropeiros, vendiam milho para os animais e chegavam a oferecer alimentação gratuita para os tropeiros e seu pessoal<sup>202</sup>.

Com o aumento do fluxo dessas tropas de mulas por volta de 1730, muitos colonos passaram a pedir sesmarias ao longo dos caminhos para as minas, especialmente o Caminho Novo, para construir estalagens para hospedarem comerciantes e estocar suas cargas. Esses sesmeiros tinham a obrigação de conservar os caminhos ao longo de suas propriedades, entretanto nunca o faziam, deixando que ficassem em estado lastimável ocasionando verdadeiras tragédias no tempo das águas; as enxurradas erodiam o solo em precipícios, que *tragavam os cavalos* quando estes não ficavam presos nos lamaçais. Havia má-fé na falta de conservação dos caminhos, porque as más condições de tráfego forçavam uma permanência maior nessas propriedades para reparos, implicando certamente em maiores gastos, tanto nas vendas como nas oficinas de ferreiro estrategicamente instaladas nessas localidades<sup>203</sup>.

Por isso mesmo, esse serviço de apoio ao viajante era alvo de queixas dos tropeiros ao governo metropolitano, onde reclamavam que os moradores dos caminhos interrompiam ou criavam novos caminhos, mais longos, para forçar os tropeiros a pararem em suas propriedades. Reclamavam do excesso com que se vendiam os mantimentos, utilizando muitas vezes de medidas falsas, desconcertando os caminhos para os homens de negócios se deterem em suas fazendas e fazerem grandes gastos inclusive para guardar animais que não tinham condições de seguir viagem – de onde sumiam uma boa parte.<sup>204</sup> Podiam então recorrer a ferradores junto às vendas dos caminhos mais percorridos onde também se vendiam milho para os animais

---

<sup>201</sup> *Idem*, P. 148 e GOULART, *Op. cit.* p; 40.

<sup>202</sup> ZEMELLA *Op. cit.* P. 148

<sup>203</sup> SOUZA, Laura de Mello e. Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações.

“Em minas, na passagem do Pilar para o Couto, um vigário mandava que se colocassem paus atravessados no rio para impedir a passagem das canoas em que iam os transeuntes, que se viam na contingência de pernoitar em sua casa e ali gastar dinheiro”. Claudia Maria das Graças Chaves & Vera Lúcia Dutra Vieira. “*Tropas e tropeiros no abastecimento da região mineradora no período de 1693 a 1760*”. Relatório de pesquisa, Belo Horizonte.

<sup>204</sup> Cláudia Maria das Graças CHAVES. *Perfeitos Negociantes; mercadores das minas setecentistas*, Annablume, São Paulo, 1999. p. 51.

A dieta<sup>205</sup> do tropeiro segundo José Alípio Goulart constituía-se de carne seca, feijão, angu de milho, farinha de mandioca, torresmo e café com açúcar. A carne seca justificava-se pela falta de sal e também porque tornava o alimento menos perecível. Nos pousos poderia acrescentar-se alguma variedade como bacalhau, carne de sol e lingüiça - bebida alcoólica, só depois da travessia de rios, ou mordida de réptil; mas fumo e café sempre. O consumo de leite não era comum.

Comparada com a alimentação dos primeiros desbravadores do sertão, já referida anteriormente, percebemos que a enorme variedade de sua dieta dá lugar a uma alimentação bem mais modesta do tropeiro, apesar de generosa na quantidade, segundo José Alípio. Possivelmente isso pode ser creditado a progressiva sistematização das correntes abastecedoras, somado a proliferação das roças ao longo dos caminhos que fez com que a alimentação dos viajantes assumisse progressivamente formas mais ordenadas, mesmo que com prejuízo da variedade.

Podemos considerar também que as andanças desses tropeiros eram motivados prioritariamente pelas possibilidades de lucros, em que a rapidez e a regularidade do deslocamento eram fundamentais. Para isso, uma alimentação baseada nas provisões transportáveis e ou adquiridas ao longo dos caminhos eram mais convenientes nessas viagens de negócios.

Essa alimentação era parecida com a que se serviu João Denis, caixeiro de Francisco Pinheiro em uma de suas viagens comerciais a Minas Gerais. Tratando-se de um reinol, as habilidades de sobrevivência dos mamelucos não se fizeram sentir. Partiu do Rio de Janeiro acompanhado de um escravo em 28 de agosto de 1716. No rol dos gastos percebemos que a base da alimentação era a farinha e o feijão; que eram complementados alternadamente por milho, toucinho e ovos, nunca aparecendo os três no mesmo dia - sendo que a fruta era sempre a banana. A aguardente, os peixes e o leite aparecem nessa ordem e mais raramente.<sup>206</sup>

---

<sup>205</sup> “Até hoje a cozinha típica mineira presta homenagem ao velho tropeiro, dedicando-lhe um de seus pratos onde entra o feijão cozido, quase sem caldo, farofa, carne, pedaços de toucinho de fumeiro e couve picada” GOULART, *Op. cit.* p.122.

<sup>206</sup> LISANTI Filho, Luís. *Op. cit.* 2º V. p. 149 – 152.

Ao chegar ao Rio das Mortes, as cotações passam a ser dadas em oitavas de ouro, e a variedade aumenta um pouco. Talvez o fato de se fixarem no local alugando uma casa por 60 dias, tenha influenciado na maior variedade. Acrescenta-se carne, queijo, lingüiça, couve, batatas, biscoitos, azeite e sal. Na viagem de volta ao Rio de Janeiro, que teve início em 21 de novembro de 1716, a alimentação volta a ser a mesma limitada ração diária da viagem de ida.

Se a alimentação encarecia essas viagens, o valor pago em alguns Registros era igual ao gasto dessas duas pessoas durante uma semana com alimentação. Apesar do valor bem menor, próximo ao de um prato de farinha ou feijão, as passagens de rios oneravam a viagem pelo muito deles que havia no caminho.

No século XVIII os viajantes dormiam em redes, “*a cama mais pronta e portátil*” que havia. Sendo que muitas vezes passava-se a noite ao relento, batendo estacas a beira de algum córrego e nelas amarrando os seus animais. Para se defender dos insetos utilizava-se uma cobertura de aniagem que funcionava como mosquiteiro e, no caso de chuva, colocava-se por cima de tudo uma cobertura de baeta, que resistia às chuvas mais pesadas - servindo o espaço entre a rede e o chão de “*barraca para todos os usos da vida*”<sup>207</sup>.

Em movimento, as formigas, aranhas, nuvens de marimbondos e os carrapatos que ficavam na vegetação à beira do caminho representavam um transtorno a mais para os viajantes. Se um incauto esbarrava nessas *bolas* de carrapatos era necessário despir-se e percorrer o corpo com uma bola de cera da terra ou esfregá-lo com caldo de tabaco para livrar-se deles<sup>208</sup>. Mas, perigos maiores como cobras e onças era uma ameaça constante – para tanto dormiam com uma pistola ou espingarda a cabeceira<sup>209</sup>.

A segurança não era garantida nem mesmo nos pousos devido à ameaça do gentio. “Por causa desses piratas os roceiros viviam como em presídio; armas sempre nas mãos, mesmo quando trabalhavam a terra; caminhando sempre aos pares, mesmo quando iam buscar a água que tinham ao lado da casa”<sup>210</sup>. Nessa mesma época, a década de 1730, nas

---

<sup>207</sup> Laura de Mello e SOUZA. *Formas provisórias de existência: A vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações*, in, História da vida privada no Brasil, volume 1, São Paulo, Companhia das letras, 1997, p. 50.

<sup>208</sup> *Idem*, p.51.

<sup>209</sup> SOUZA, *Op. cit.* p.56.

<sup>210</sup> SOUZA, *Op. cit.* p.66.

veredas de Macaúbas, próximo a Sabará, constam nas cartas de sesmarias, queixas em relação ”ao gentio que todos os anos experimentava mortes e estragos”<sup>211</sup>.

Ainda com relação às tropas de muares, apesar dos inconvenientes e limitações apontadas anteriormente, esse meio de transporte permaneceram por todo o século XVIII como única alternativa de abastecimento. A distinção que pode ser feita é que no primeiro quartel do século XVIII, essas tropas estavam vinculadas às casas comerciais do Rio de Janeiro. Mas com o decorrer do tempo a produção local, principalmente de alimentos foi se estruturando e compondo uma complementaridade com os produtos de além mar – tecidos e artigos de luxo.<sup>212</sup> No passo seguinte esses proprietários passaram a ter a sua própria tropas de muares, invertendo, já na segunda metade do século XVIII as rotas de abastecimento, que chegavam ao Rio de Janeiro, muitas vezes utilizando as mesmas estradas que antes serviam ao abastecimento das gerais, na figura do tropeiro/proprietário de terras como denominou Alcir Lenharo

O caminho da Bahia, ou dos currais do sertão sofreu inúmeras restrições para o seu uso que visavam controlar a passagem de viajantes por causa da geografia mais plana e da vegetação mais aberta<sup>213</sup>. Acompanhava as margens do Rio São Francisco até cruzar o Rio das Velhas e depois seguia para Sabará. Esse caminho possuía diversos atalhos e desvios, facilitando a ação de contrabandistas<sup>214</sup>. Mas muitos deles, motivados pela possibilidade de altos lucros e da dificuldade de fiscalização corriam o risco. Caso descoberto, a pessoa que fez a denúncia recebia a terça parte dos bens confiscados. Essa proibição perdeu o sentido na década de 30, quando foi instituída a capitação<sup>215</sup>.

<sup>211</sup> Citado por Renato Pinto VENÂNCIO. *Comércio e fronteira em minas gerais colonial*, in, Diálogos Oceânicos. Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português. Organizado por Júnia Ferreira Furtado, Belo Horizonte, Editora UFMG, 2001, p. 184.

<sup>212</sup> CHAVES *Op. cit.* p. 51

<sup>213</sup> FURTADO. *Homens de Negócio. Op. cit.* p. 97

<sup>214</sup> Cláudia M. G. CHAVES *Op. cit.* p. 83 e Alfredo Ellis Junior (*Economia Paulista do Século XVIII*) *Op. cit.* p. 198 “Pela Bahia era o seguinte o caminho seguido pelos emboabas; saindo do Recôncavo seguiam o curso do Rio Paraguassú, até o alto curso, passando depois para o Rio das Contas, cruzando-o e bifurcando-se em seguida. Um ramo dirigia-se para o rio São Francisco e o rio das Velhas o qual se encaminhava para as minas; o outro ramo subia para as margens do rio Verde Grande. Tempos depois abriam-se outros caminhos, como por exemplo o que saía de São Félix, no Recôncavo, em direção ao rio Gavião, mais para o sul, e, ao arraial do Rio Pardo, hoje cidade do mesmo nome, na Capitania de Minas Gerais; além deste, outro também se dirigia para a região do mesmo arraial do Rio Pardo, partindo da atual cidade de Conquista no alto do rio Cachoeira”.

<sup>215</sup> CHAVES *Op. cit.* p. 84.

O chamado Caminho Velho, ou de São Paulo, partia do litoral de Santos ou Parati, passava por São João Del Rei e chegava a Vila Rica ou Sabará depois de aproximadamente 60 dias de viagem por caminho “extensos e acidentado”<sup>216</sup>.

Por esse caminho seguiu Artur de Sá e Menezes, o primeiro governador do Rio a visitar as minas; teve de ir por mar até Parati, e de Parati a Taubaté para transpor a Mantiqueira, seguindo assim a trilha antiquíssima dos guaianases<sup>217</sup>, porque até então ninguém se animava muito a atravessar a mata espessa de um lado a outro. O grande inconveniente deste caminho era o trecho entre Parati e Rio de Janeiro que era feito por mar e trazia o perigo de ser pilhado por piratas quando voltasse carregado de ouro das gerais, além de ser um caminho longo e difícil.

O Caminho Novo, ou do Rio de Janeiro, veio para resolver esse problema. O seu traçado já existia desde o começo da mineração, porém só foi finalizado em 1725 por Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias Paes e passava pela zona da mata mineira; “saía do Porto da Estrela, atingia Petrópolis, para depois de transpor o rio Piabinha, e chegar as Gerais”<sup>218</sup>. No transcorrer do século XVIII surgiram as variantes, encurtando a viagem para 45 dias<sup>219</sup>, passando a ser o mais utilizado. “Esse caminho, por contingências políticas e interesses fiscais, foi o de maior importância, em detrimento do vale do rio Doce, onde a topografia e a menor distância indicavam uma saída natural da Capitania”<sup>220</sup>. O fato de não ser construída essa estrada mais curta pelo atual Estado do Espírito Santo, acabou consagrando o Rio de Janeiro como a melhor porta de entrada para as minas. Melhor porque o viajante enfrentava o caminho mais curto possível, mais largo, de maior tráfego e portanto mais seguro. Com isso ocorreu progressivamente o deslocamento das relações comerciais para o centro-sul determinando mais tarde a transferência da sede do governo de Salvador para o Rio de Janeiro. Deixando para trás também os primeiros beneficiados pelo ouro; as Vilas de São Paulo, Taubaté e os portos do litoral norte paulista.

Apesar de representar um grande avanço, o Caminho Novo estava longe de propiciar uma viagem confortável. Era considerado ainda *longo e diabólico* dando grandes

---

<sup>216</sup> *Idem*, p. 85

<sup>217</sup> Capistrano de ABREU. *Op. cit.* p. 46.

<sup>218</sup> Alfredo ELLIS Junior e Mirian. *Economia Paulista do Século XVIII*, *Op. cit.* p. 198

<sup>219</sup> “Mais de 30 dias levavam as ( tropas) que faziam o percurso superior a 300 Km entre Ouro Preto e o Rio de Janeiro”, GOULART, *Op. cit.* p. 104.

<sup>220</sup> Alfredo ELLIS Junior e Mirian. *Op. cit.* p. 198.

prejuízos no transporte de mercadorias mais frágeis como francos de Angélica. Em 1725 dos 830 frascos que saíram do Rio de Janeiro, se aproveitaram somente 521. Os demais se quebraram ou se esvaziaram aos poucos com o andar dos cavalos devido ao fato de as rolhas estarem comprometidas pela ação de baratas e ratos enquanto estavam guardadas nos armazéns esperando a viagem. A recomendação para as futuras remessas era a de encapar com couro de boi estas mercadorias mais frágeis<sup>221</sup>

---

<sup>221</sup> Carta 149, Maço 29, 1º V. p. 249.

## CAPÍTULO III

### **Francisco Pinheiro e sua Rede Comercial**

#### **3.1 - Comissários e representantes comerciais**

Francisco Pinheiro é o personagem principal. Pelo visto amealhou grande fortuna comandando uma extensa rede comercial que abrangia vários países da Europa e longínquas regiões do Império Colonial Português como Macau e Cuiabá. Este morador da “cidade de Lisboa Ocidental defronte da paroquial Igreja de Santa Justa”<sup>222</sup>, aparentemente não saiu dos arredores dessa cidade, não há nenhuma indicação mais precisa nesse aspecto na documentação analisada, apenas diz “[...] me fui para fora da terra”<sup>223</sup> algumas vezes. Nessas circunstâncias as suas operações comerciais ficavam temporariamente paralisadas e as vezes também as suas correspondências; dizia apenas *não deixei cartas feitas*, denotando um estilo altamente centralizador de nosso comerciante, que fazia questão de cuidar pessoalmente de todos os aspectos de seu negócio.

Filho de padeiros, neto de barqueiros, nasceu Pinheiro em Alcochete, por volta do início do último quartel do século XVII. Começou a trabalhar nas salinas de Setúbal. Em 1695 encontrava-se estabelecido em Lisboa como comerciante de sal, cujo contrato de fornecimento para aquela cidade teve em mãos de 1717 a 1733<sup>224</sup>. Comercializou também tecidos, alimentos, ferro, manufaturas em geral, negros e atuou também emprestando dinheiro. Foi proprietário de casas, armazéns, salinas, vinhedos, fazendas e até um estaleiro. Ao falecer em 1749, como não tinha herdeiros diretos, a maior parte de sua fortuna e seus documentos passaram para o Hospital Real de todos os Santos.

Para controlar os seus negócios à distância, contava com uma extensa rede de representantes comerciais que se comunicavam com ele por cartas. Estas cartas cumpriam a função de apontar as melhores oportunidades comerciais; “[...] me faça mercê avisar do

---

<sup>222</sup> Carta 199, Maço 18, 1º V. p. 370.

<sup>223</sup> Carta 999, Maço 4, 4º V. p. 738.

<sup>224</sup> ELLIS, Myriam. *Comerciantes e contratadores no passado colonial*. Op. cit. p. 120.



estado dessa terra para governo, manifestando-me o valor dos gêneros e qualidade dos que tem saída”<sup>225</sup>, e também para apurar a veracidade das informações ou realidade das impressões passadas por esses subordinados, utilizando-se do artifício de confrontar as várias fontes. É o que percebemos na resposta de Francisco Pinheiro ao comentário feito pelo sobrinho Luis Alves Pretto da praça do Rio de Janeiro. “[...] No que toca ao procedimento de vosso companheiro (Muzzi) eu estou muito bem informado do que ele tem obrado, por pessoas que vieram além da vossa notícia”<sup>226</sup>.

A correspondência tinha também a função de esclarecer os mal entendidos e desmentir as fofocas que circulavam livremente, decorrentes justamente das enormes distâncias e da morosidade das comunicações. Em Minas, Francisco da Cruz ficou aliviado quando recebeu carta de Pinheiro em maio de 1725 porque a notícia que tinha chegado aos seus ouvidos era simplesmente de que Pinheiro havia falecido<sup>227</sup>.

Excetuando-se as informações transmitidas pessoalmente pelos que iam e vinham do reino, as cartas eram as únicas fontes de informação, daí seu papel crucial nos negócios. Fato curioso é que esse comerciante controlava os seus negócios a distância mesmo sendo analfabeto, dependendo portanto de copiadoreiros de cartas para se comunicar. Isso sem dúvida era negativo para o seu ramo e dimensão de suas atividades, o que foi sarcasticamente explorado por Francisco Muzzi, um de seus representantes no Rio de Janeiro, ao dizer: “não tenho eu culpa de não saber ler”<sup>228</sup> numa de suas inúmeras desavenças com Pinheiro.

Pinheiro tinha intimidade com o poder central. Arrematava contratos e pedia ofícios diretamente ao Rei, como no caso do ofício de Patrão Mor do Rio de Janeiro “[...] eu já dava 12 mil cruzados a El Rei; ainda não resolveu nada”<sup>229</sup>. Pinheiro sagrou-se também cavalheiro da Ordem de Cristo por volta de 1719.

Mas e os representantes comerciais? O que mantém a fidelidade e obediência destes dedicados comerciantes numa terra tão distante? Sendo consignatários de enormes riquezas tanto em mercadorias como em ouro; por que simplesmente não fugiam? Segundo Júnia Furtado o universo mental da época confinava os indivíduos em extensas relações de

---

<sup>225</sup> Carta 847, Maço 4, 4º V. p. 592.

<sup>226</sup> Carta 1079, Maço 4, 5º V. p. 92.

<sup>227</sup> Carta 156, Maço 29, 1º V. p. 277.

<sup>228</sup> Carta 549, Maço 29, 3º V. p. 554.

dependência, onde o poder patrimonial que emana do Rei passava pelos poderosos do reino e chegava aos menores súditos nos rincões de Mato Grosso e Minas na forma de cargos públicos (ofícios) ou mercês. Valores como a amizade, parentesco, fidelidade, honra eram valores sempre evocados para receber estes favores. O beneficiado ascendia socialmente, granjeava respeito na sociedade local e utilizava o ofício para interesses particulares, rompendo a barreira entre o público e o privado. A contrapartida era a submissão, a fidelidade, a obediência, o estar devedor para sempre e trabalhar com afinco, defendendo os interesses destes padrinhos em pontos distantes do império colonial português.

Dentro dessa lógica clientelar, Francisco Pinheiro deixava claro aos seus correspondentes que em sua benevolência estava ajudando seus subordinados a melhorarem de vida, consignando-lhe mercadorias, arrematando ofícios e aconselhando-os a sempre trabalharem com afinco para poder retornar ao reino com algum cabedal. Este discurso era aparentemente bem aceito pelos comissários.

As recomendações para os comissários eram claras e objetivas; “[...] me fará VM em querer mandar tomar conta dela (mercadorias) e vendê-la pelo mais alto preço que for possível no estado da terra”<sup>230</sup>. Pedia sempre rapidez e empenho no desembaraço das mercadorias na alfândega e na medida do possível, executar a venda enquanto os navios da frota estivessem ainda no porto e, melhor ainda se for *a dinheiro de contado*. Quanto ao resultado das vendas, “[...] o seu líquido rendimento me remeterá VM em ouro em pó ou barra; e não sendo assim o fará VM em açúcares machos ou brancos finos”.<sup>231</sup> No caso das remessas em ouro a recomendação era de que o preço não poderia ser alto “[...] venham os procedidos em moedas de ouro, ou ouro em pó, sendo barato por 1400 rs mais vintém menos vintém, e não o havendo desta forma venham moedas de ouro”.<sup>232</sup>

Quanto a forma dessas remessas a orientação dada em 20 de março de 1722 aos representantes no Rio de Janeiro Francisco Muzzi e Luís Alvares Pretto era a seguinte;

“[...] no que me dizeis de mandar ouro de lá e dinheiro fora dos cofres [...] isto nos não tem conta, porque se buscam até os sapatos de quem sai dos navios, e se tem feitas muitas

---

<sup>229</sup> Carta 1079, Maço 4, 5º V. p. 91.

<sup>230</sup> Carta 821, Maço 4, 4º V. p. 573.

<sup>231</sup> Carta 827, Maço 4, 4º V. p. 577.

<sup>232</sup> Carta 1022, Maço 4, 5º V. p. 14.

tomadias tanto de ouro como de moedas; e neste particular ordenamos venha tudo nos cofres das naus de guerra repartidos em ambas igualmente”<sup>233</sup>.

Constantemente os comissários deveriam mandar informações sobre as melhores oportunidades comerciais para minimizar os riscos de perdas, caso não o fizesse poderiam ficar sem mercadorias “[...] porque me não mandou dizer o que eu poderia mandar”<sup>234</sup>. Mas não era somente a demanda nos mercados coloniais que determinava o envio destes produtos. Haja vista o comércio de escravos. Apesar de ser considerado por todos como o melhor negócio possível, Pinheiro afastou-se progressivamente desse comércio de carne humana não propriamente pelos riscos inerentes a essa atividade, mas principalmente pelas perdas provocadas por alguns representantes como o Capitão Cubellos, que se ausentou para as minas com um carregamento de escravos e também pela dificuldade em encontrar sócios para esse empreendimento. Medici e Beroardi os sócios de ocasião, não se mostravam nada animados.

Desta forma, apesar da alta demanda de cativos no Rio de Janeiro e da promessa de grandes lucros, Pinheiro acabou não fazendo a remessa de escravos em 1722, preferindo dar outro rumo aos seus negócios, ao menos naquele momento; “[...] acho melhor principiarem em fazer algum negócio para as minas, que sempre é mais seguro”<sup>235</sup>. Também o navio para Macau com os mesmos sócios não saiu do porto.

“Neste ano não se resolvem a fazer nada disto, porque os prêmios dos seguros hão de ser muito exorbitantes pelas grandes perdas que tem havido em Holanda na Companhia das Índias em que tem perdido mais de quinze navios, uns na ida e outros na volta”<sup>236</sup>.

Em 1726, Pinheiro atende apenas parcialmente os pedidos por novas mercadorias, feitos por seu irmão no Rio de Janeiro “não carreguei mais pelos fretes serem tão exorbitantes”<sup>237</sup>.

As atividades de Francisco Pinheiro na América iniciaram-se em Pernambuco em 1704 e alguns anos mais tarde se estenderam até a Bahia. Na década seguinte já estava no

---

<sup>233</sup> Carta 1018, Maço 4, 5º V. p. 6.

<sup>234</sup> Carta 992, Maço 4, 4º V. p. 730.

<sup>235</sup> Carta 1020, Maço 4, 5º V. p. 9.

<sup>236</sup> Carta 1028, Maço 4, 5º V. p. 20.

Rio de Janeiro e Minas Gerais. Por volta de 1725 chegou a Santos, São Paulo e Colônia do Sacramento; mas sem dúvida o Rio de Janeiro recebeu as maiores atenções, pois era necessário aproveitar as boas oportunidades comerciais decorrentes da mineração do ouro e mais tarde do diamante descoberto na região do Serro do Frio.

A escolha dos comissários obedeceu à ordem de parentesco e amizade. Para o local de maior importância e maior volume de negócios, o Rio de Janeiro, mandou o seu parente mais próximo, o seu irmão Antônio Pinheiro Netto, que nos anos seguintes recebeu a companhia dos seus filhos João Pinheiro Netto, Francisco Pinheiro Netto e Manoel Pinheiro Netto, que deveriam consolidar a sua posição no Rio de Janeiro e estender a sua área de influência até Minas Gerais.

A nosso ver esse critério para a alocação dos comissários foi a causa dos maiores problemas enfrentados por Pinheiro na sua atividade comercial na América, pois notamos que os correspondentes com menor grau de parentesco, e portanto, escolhidos por outros critérios se saíram melhor; Julião da Costa Aguiar de Pernambuco, mandava informações precisas sobre as possibilidades comerciais da terra, sendo que as respostas de Pinheiro eram sempre cordiais, não sendo necessário fazer nenhum reparo à sua forma de agir; da Bahia Balthazar Álvares de Araújo também mostrava ser um comerciante experiente e de bom senso. Francisco Pinheiro devia ter grande consideração por ele pelo tratamento sempre respeitoso e também porque era tido como exemplo a ser seguido quando Pinheiro queria repreender outros comissários.

Joseph Meira da Rocha da Colônia do Sacramento tinha um estilo claro e bastante preciso, sendo um homem muito bem sucedido nos negócios tornou-se um dos mais ricos da sua região. Por outro lado o irmão de Pinheiro, Antônio Pinheiro Netto desafortunadamente se mostrou muito pouco habilidoso nos negócios. Ele partiu de Lisboa para Luanda em companhia de Manoel Nogueira da Silva em 1711 e instalou-se no Rio de Janeiro a partir de 1712. Como Manoel Nogueira da Silva ficara ainda em Luanda seguindo para a Bahia somente em 1714, os negócios dessa sociedade que estavam em pendência eram tratados por cartas. Nessa ocasião, em 1714, Nogueira desabafava com Pinheiro.

---

<sup>237</sup> Carta 988, Maço 4, 4º V. p. 726.

“[...] tem chegado muitas embarcações do Rio de Janeiro sem que em nenhuma delas tenha cartas do seu irmão, sabendo que me acho nesta terra. Não me espanto disso que sempre assim foi e juro-lhe a VM que é trabalhosa coisa lidar com ele porque é um homem que nem a continuação o ensina a que saiba dar resposta a uma carta”<sup>238</sup>

Nogueira reclamava que apesar de terem negócios em comum ficava sempre na dúvida. Não sabia se Pinheiro Netto tinha conseguido fazer as cobranças, se tinha enviado os seus rendimentos para Portugal, “[...] entende que eu adivinho, e por mais largo que escrevo nunca me responde”<sup>239</sup> e, na medida em que tornava-se inviabilizada a sociedade reclamava; “[...] eu sei o que passei com os negócios de VM em companhia dele e com ele mais não quero nada porque não tem nenhuma disposição”<sup>240</sup>.

Ao chegar ao Rio de Janeiro em 1712, Pinheiro Netto foi acolhido por Lourenço Antunes Viana mas logo se indispôs com ele, se apartando logo em seguida porque Lourenço Antunes “me não tem ajudado, nem ajuda em coisa nenhuma”<sup>241</sup>, e nesse tempo, menos de um ano depois da sua chegada ao Rio de Janeiro, já era repreendido por Pinheiro; “VM me diz veja como faço negócio pois uma letra de 80 \$ rs que eu recebi em Angola e a remeti a Bahia se tinha perdido por fugir o homem”<sup>242</sup>.

Depois de muitas avarias, perdas e atrasos no ajuste de contas, foi enviado João Denis para auxiliá-lo. Caixeiro bem sucedido de Francisco Pinheiro, João Denis realizou viagens em Portugal, África, Rio de Janeiro e Minas Gerais a serviço de Pinheiro. Aportou ao Rio de Janeiro em 1716 carregado de mercadorias com a incumbência de ajudar Francisco Pinheiro Netto nos negócios tornando-se sócio dele. Pinheiro Netto recebeu orientações bastante precisas de como funcionaria essa sociedade;

“[...] advirto VM, que das carregações que remeti o ano passado em companhia de João Denis, e desta agora, e das mais que remeter daqui por diante hão de ser lançadas em livro a parte; porque não quero que estas se misturem com as que lá estão atrasadas, pois as desejo ajustadas; e a comissão destas carregações repartirá VM igualmente com João Denis, como também não fará venda nem compra alguma sem lhe dar a ele parte, porque assim é minha vontade; que de outra sorte me darei por muito mal servido, e lhe não consignarei a VM coisa alguma”<sup>243</sup>

---

<sup>238</sup> Carta 29, Maço 18, 1º V. p.41.

<sup>239</sup> Carta 29, Maço 18, 1º V. p.41.

<sup>240</sup> Carta 31, Maço 18, 1º V. p.46.

<sup>241</sup> Carta 215, Maço 18, 2º V. p.23.

<sup>242</sup> Carta 215, Maço 18, 2º V. p.23.

No entanto, a tentativa de regularizar as suas atividades no Rio de Janeiro vinculando o seu pouco empreendedor irmão a um comerciante mais experiente não tinha dado resultado um ano depois;

“[...] vendo as contas me não posso capacitar a que fossem tão ruins as vendas, que me deu um grande golpe, pois só nas suas contas de VM é que experimento, que tudo isto é em pago de o ter ajudado a VM, [...] primeiramente me admiro [...] que tinha vendido o resto das garrafas todas fiadas por tal preço para me remeter o seu procedido na frota; podendo ficar em ser para minha conta visto me não vir o dinheiro na dita frota e lucrar alguma coisa nelas como VM ao depois me avisou que ficaram valendo grande preço; mas como VM faz negócio comigo por isso experimento tão ruim lucro que lhe afirmo a VM que se remeto alguma coisa que é para mor de João Denis que a não ser isto o não havia fazer, mas antes sim havia ter já mandado procuração para VM entregar toda a fazenda que me pertencesse [...] eu é que fico perdendo; assim que puder VM tratar de vir para a sua casa [...] é tempo de se vir embora”<sup>244</sup>

João Denis procurou contemporizar; “VM me diz na sua (carta) que manda ordens ao seu irmão para que se vá, e me entregue tudo; ele não vai porque me diz que não tem renda para se sustentar; e quanto tem ganho tem gasto, o que a mim me consta como testemunha de porta a dentro”.<sup>245</sup> Por conta dessa sociedade que não vingou João Denis também foi prejudicado, isto é, foi punido indiretamente pois passou mais de dois anos recebendo pouca mercadoria com que trabalhar apesar das promessas em contrário de Pinheiro. O desconcerto era grande;

“VM me diz que não mandou mais fazendas porque lhe não avisei [...] vejo o pouco caso que VM faz de mim e do Sr seu irmão pois quer que passemos com 40 \$ reis de comissão que é o que pudera importar a carga vendida, que seja disto me queixo da minha pouca ventura para com VM”<sup>246</sup>.

No acerto de contas em 1720, discordava e reclamava de Pinheiro. *VM me deve e não lhe pareça lhe devo*, porque pelas suas contas, somando a

“[...] comissão de 10% da cobrança que vim fazer as minas, e suposto os gastos de minha pessoa serem por sua conta e o trabalho que tive em palmilhar 200 léguas a pé não se paga com 48\$ rs [...] e não sou tão rico que possa perder essa quantia [...] e se acaso me mandou

---

<sup>243</sup> Carta 988, Maço 4, 4º V. p. 726.

<sup>244</sup> Carta 990, Maço 4, 4º V. p. 728.

<sup>245</sup> Carta 266, Maço 18, 2º V. p.123.

<sup>246</sup> Carta 272, Maço 18, 2º V. p.135.

para a Costa da Mina, foi porque me achou capaz de lhe dar contas retas o que fiz; e se acaso me disse viesse para o Rio de Janeiro foi para que lhe viesse cobrar as minas o que cobrei e remeti com pontualidade lícita; o que ganhei na Costa, gastei em ir a Lisboa a dar contas, as mais comissões não chegaram para gastos que cá não é lá aonde com pouco se passa. Deve-me VM dois anos no Rio de Janeiro com esperança, e nunca fez nada do que me avisou, e prometeu”<sup>247</sup>

Mesmo cansado do sócio e também das promessas de Francisco Pinheiro, João Denis procurou se justificar quando deu fim a essa sociedade; “[...] se me apartei (de Antônio Pinheiro) foi por me ver perdido, e que gastava dobrado do que ganhava, como muitas vezes avisei a VM”<sup>248</sup>. “mas agora tratarei da minha vida [...] não me sustento com palavras como VM não ignora”<sup>249</sup>. Assim, menos de três anos depois de chegar ao Rio não perdeu a chance de seguir para Minas Gerais com carregações de sua nova sociedade. Desta vez associou-se ao pai do juiz do fisco, Bernabé Carvalho Ribeiro para comerciar com as gerais numa sociedade em que entraria somente com o trabalho, mas participaria da metade dos lucros. Como não avisou Pinheiro dessa iniciativa corria-se o risco de ser interpretado como uma atitude de insubmissão, podendo representar o rompimento de uma relação baseada na fidelidade. Desta forma procurava contemporizar dizendo que a *Companhia* foi estabelecida para um prazo de três anos sendo o ajuste de contas apenas no final, e consistia na remessa de ouro para baixo a fim de comprar mercadorias, negros e cavalos para vender no caminho e também nas gerais - “mas como sei não há de ter paciência para isto lho não tinha mandado dizer”<sup>250</sup>.

Nesse tempo Antônio Pinheiro Netto caíra em total descrédito, e os problemas se avolumavam porque não conseguia vender as mercadorias, tinha dificuldades para cobrar e portanto não conseguia remeter os resultados para Portugal;

“[...] todos os anos na Bahia vendem tudo e me mandam quase todas as frotas as minhas contas ajustadas o que até aqui não tenho experimentado de VM [...] nesses termos parece melhor ajudar um homem a um estranho do que a um parente”.<sup>251</sup>

<sup>247</sup> Carta 140, Maço 18, 1º V.P. 238.

<sup>248</sup> Carta 140, Maço 18, 1º V. p.239.

<sup>249</sup> Carta 272, Maço 18, 2º V. p.135.

<sup>250</sup> Carta 274, Maço 18, 2º V. p.137.

<sup>251</sup> Carta 996, Maço 4, 4º V. p.734.

Este foi o teor da carta emitida de Lisboa em 14 de setembro de 1718. A aposta numa relação comercial baseada na amizade e proximidade de sangue não trouxe resultados satisfatórios. Outra carta de 1724 mostrava já um grave tom de resignação e dizia “já bastam tantas desculpas que VM tem dado para o ajuste das contas de meu cabedal que VM há tantos anos tem na sua mão”<sup>252</sup>. Nesta ocasião, Pinheiro Netto estava em Ouro Preto tentando acertar contas com João Denis. No entanto, até a sua morte, ocorrida em outubro de 1726 no Rio de Janeiro, Antônio Pinheiro Netto não tinha conseguido se redimir.

Mesmo com a morte de Antônio Pinheiro Netto as pendências continuaram com seus herdeiros que não se preocuparam em ajustar as contas de seu falecido pai.

João Pinheiro Netto, filho mais velho, chegou ao Rio de Janeiro em meados de 1714, tentou inicialmente negociar cavalos em Campos e depois foi à Parati para vender mercadorias de Francisco Pinheiro sem resultados<sup>253</sup>. Em 1717 tornou-se sócio do seu pai, Antônio Pinheiro Netto e na década de 1720 estava em Vila Rica. Com a morte do pai, foi seu testamenteiro.

Aos pedidos insistentes de Pinheiro para que acertasse as contas de seu pai, resistia; procurava ganhar tempo e se esquivava alegando que “o juiz dos ausentes armou uma demanda contra os bens de meu pai”<sup>254</sup> e que a sentença fora contra os bens de seu falecido pai. Sentença essa que seria de 9000 cruzados, sendo que os bens que ficaram do falecido não chegavam a 9000 cruzados<sup>255</sup>; alegava ainda que apesar de ser sócio do falecido pai não poderia ele responder pelas dívidas porque “ainda me é meu pai devedor; VM fará o que for servido”<sup>256</sup>. Protelava dessa forma o ajuste de contas tão esperado por Francisco Pinheiro.

Para amenizar a sua conduta e desencorajar as ostensivas cobranças, João Pinheiro Netto dizia que passava por dificuldades financeiras, restando-lhe apenas um negro que tinha deixado com os irmãos antes da viagem - “é o que me sustenta”<sup>257</sup>. E nessas circunstâncias, de grande pobreza, tornava-se um encargo pesado demais arcar sozinho com

---

<sup>252</sup> Carta 1041, Maço 4, 5º V. p. 41.

<sup>253</sup> Carta 239, Maço 18, 2º V. p. 64.

<sup>254</sup> Carta 176, Maço 18, 1º V. p. 329.

<sup>255</sup> Carta 175, Maço 29, 1º V. p. 329.

<sup>256</sup> Carta 176, Maço 18, 1º V. p. 330.

<sup>257</sup> Carta 199, Maço 18, 1º V. p. 369.



os custos da escritura do testamento do pai e como, segundo ele, seus irmãos lhe deviam mais 3 pretos, mandou citar seu próprio irmão Francisco Pinheiro Netto.<sup>258</sup>

Este era o seu discurso, mas Antônio Mendes da Costa escrevia de Vila Rica em 27 de julho de 1731 dizendo que tinha informações seguras de que João Pinheiro Netto era “um dos homens ricos destas minas”<sup>259</sup>.

Francisco Pinheiro Netto, irmão de João Pinheiro, lamentando não receber mais cartas de Portugal, dava a sua versão dos fatos:

“Meu irmão João chegou o ano passado a estas minas, e querendo ajustar as nossas contas me nega a mim e a meu irmão padre um crédito que nos passou quando foi para essa terra de 12 mil cruzados [...] das fazendas que compramos quando se foi, e juntamente uma partida de diamantes que destas minas lhe remetemos para essa cidade e não nos dá conta dele [...] dizendo os entregara a VM sem me mostrar recibo e nem clareza em que ficam na mão de VM [...] meu irmão não sei que caminho tomara”<sup>260</sup>

A deterioração e o lento processo de rompimento das relações comerciais baseadas na amizade e no parentesco começaram bem antes. Já em 1728, Francisco Pinheiro passava das cobranças verbais e informais para a cobrança judicial. Constituindo procuradores<sup>261</sup> para “[...] ajustarem contas judicial ou amigavelmente com João e Francisco Pinheiro Netto, herdeiros e testamenteiros do defunto seu pai Antônio Pinheiro Netto [...] do procedido de várias comissões e carregações que lhe havia remetido”<sup>262</sup>; e das fazendas que estavam *em ser* os procuradores deveriam extrair um resultado líquido e enviá-lo a Portugal. João Pinheiro Netto foi considerado pelo tio como o maior responsável pelo conflito “[...] recebi a de VM de 28 de março, (1742) nela vejo dizer-me que o que me sucede com meus irmãos são pecados por eu não descarregar a alma do defunto meu pai”<sup>263</sup>.

<sup>258</sup> Carta 196, Maço 18, cópia na p. 368, 1º V. p.365.

<sup>259</sup> Carta 179, Maço 29, 1º V. p.339.

<sup>260</sup> Carta 198, Maço 29, 1º V. p.367. Ao mesmo tempo pede o ofício de patrão mor do RJ “*nestas minas padeço muitas moléstias e quisera me passar para o RJ para ver se cuido melhor da saúde além de que as minas estão perdidas que se não faz conveniência nem para comer posto que se esteja correndo risco a tantos negros*” p. 367

<sup>261</sup> “[...] na cidade do Rio de Janeiro a João Francisco Muzi, ausente a Faustino de Lima, e na de ambos ao capitão Francisco Rodrigues Frade, e nas minas a Francisco da Cruz, ausente a Antônio Álvares de Castro, e na de ambos a Antônio Mendes da Costa”. LISANTI Filho, Luís. *Op. cit.* 1º V. p.370.

<sup>262</sup> *Idem*, 1º v, p. 371.

<sup>263</sup> Carta 199, Maço 18, 1º v, p. 368.

O terceiro irmão Manoel Pinheiro Netto<sup>264</sup>, o padre, também reclamava de João Pinheiro Netto, porque com a morte do pai, João Pinheiro Netto por ser o mais velho foi herdeiro absoluto de todos os bens, deixando ao defunto as dívidas, alijando seus irmãos da herança<sup>265</sup>;

“[...] tudo era seu, e que ao defunto nosso pai, nada lhe ficara, mas antes lhe ficara devendo cinco mil cruzados [...] acomodando-se com o escrivão Gabriel Francisco Aleixo, que é um dos maiores ladrões que as minas tem [...] falsificou todas as somas [...] com 14 recibos falsos, de ouro, que ele diz tinha remetido ao defunto pai sem terem recibos nas costas [...] nem tão pouco por jornais de 30 negros, que na era de 1723 tinha em seu poder da conta do defunto pai, e com eles entrou nesse morro e sempre tirou muito ouro, e nunca em sua vida ajustou contas alguma com o defunto pai”<sup>266</sup>

Além das queixas contra o seu irmão pedia ao seu tio Pinheiro para ajudá-lo, porque queria ser padre. Inicialmente não escolhia o lugar, *pois todas são boas para quem não tem outra coisa*, mas com o tempo passou a pedir mais, preferia que fosse no Reino, “pois vivo nesta (Minas) bem contra a minha vontade”<sup>267</sup>. Ademais todos os outros irmãos também pediram favores:

Francisco Pinheiro Netto, afilhado de Pinheiro, estava no Serro do Frio em 1726, quando seu pai faleceu. Nessa ocasião pedia o patrocínio do tio para arrumar um ofício em Vila Rica do Ouro Preto<sup>268</sup> *porque me vejo agora neste Brasil desamparado*; pedindo ainda dinheiro emprestado para os gastos necessários para assumir o tal ofício. Pelo visto não conseguiu o seu intento, porque em 1734 se encontrava no Rio de Janeiro e pedia o ofício de “Patrão Mor” que já era arrematado por Pinheiro, dizendo novamente que era um moço pobre e por isso só poderia pagar com o próprio rendimento do ofício. O motivo alegado era a precária saúde, a respeito da qual diziam os médicos “que em a beira mar me havia de achar melhor [...] pois nas minas padeço de meus achaques”<sup>269</sup>

Por sua vez, João Pinheiro Netto agradecia o amparo que seus tios faziam a “Lourença Maria e aos meus meninos”<sup>270</sup>, que ficaram em Portugal e pedia cartas de

<sup>264</sup> Carta 198, Maço 29, 1º V. p.367.

<sup>265</sup> Carta 609, Maço 29, 3º V. p.688.

<sup>266</sup> Carta 200, Maço 29, 1º V. p.420.

<sup>267</sup> Carta 174, Maço 29, 1º V. p.327.

<sup>268</sup> Carta 170, Maço 18, 1º V. p.320.

<sup>269</sup> Carta 539, Maço 29, 3º V. p.535.

<sup>270</sup> Carta 144, Maço 18, 1º V. p.244.

recomendação que demonstrasse o grau de parentesco - o “ser eu familiar [...] porque andar com esses papéis nesta terra é uma das melhores honras que há.[...] VM bem sabe que nessa terra não tenho outro amparo mais do que de VM “<sup>271</sup>

Esta carta é de junho de 1720, enquanto as relações eram amistosas. Como dissemos, com o passar do tempo a animosidade cresceu em decorrência de divergência nos negócios. Este era o risco que se corria, a América e mais ainda as minas no seu interior, estavam muito distantes dos olhos e do controle dos reinóis. Para minimizar os riscos de perdas o grande comerciante Francisco Pinheiro apostava nas relações de parentesco, amizade, apadrinhamento e de favores na hora de enviar representantes comerciais a uma terra tão distante. Em contrapartida, os beneficiados tinham que retribuir, manifestando sempre obediência e fidelidade, prestando contas dos seus atos e das mercadorias que recebia. Assim as relações pessoais eram sempre invocadas, tanto pelo lado do beneficiado que poderia receber mercês, como pelo lado do *benfeitor* que usava estas relações pessoais como alicerce para as relações comerciais, acreditando que isto diminuiria os riscos deste vultoso empreendimento. Mas uma vez rompidas, essas relações pessoais e comerciais tornavam-se um grande infortúnio. Pinheiro procurou cobrar o acerto de contas dos seus parentes mais próximos, irmão e sobrinhos sem resultados. Depois da morte do irmão o sobrinho João Pinheiro Netto se apossou de todos os bens do pai e não acertou as contas. Os bens foram arrematados baratos por ele mesmo, para pagar em dois anos, segundo Antônio das Neves Cardoso, que estava em Vila Rica em julho de 1731 - “e não há dúvida que cá não há outros bens do defunto por donde se pague a dívida de VM “<sup>272</sup>.

Depois de muitas ameaças Pinheiro expulsou o sobrinho do círculo familiar dizendo que estava só no mundo e não contava mais com a sua proteção e que as dívidas não seriam esquecidas. Mas como fazer essa cobrança? Se o devedor conseguia romper as amarras impostas pelo sentimento de estar devedor, da amizade e parentesco não era fácil executar a cobrança com êxito, como mostram outros casos semelhantes desta documentação.

Paralelamente a estes acontecimentos, na medida em que Francisco Pinheiro percebia que seu irmão não daria conta de representar bem os seus interesses no Rio de Janeiro, tratou de enviar outros representantes a essa importante praça comercial.

<sup>271</sup> Carta 142, Maço 18 João Pinheiro Netto, 1º V. p.242,

<sup>272</sup> Carta 180, Maço 29 Antônio das Neves Cardoso, 1º V. p.341.

Apostando ainda nas relações de parentesco e amizade enviou o seu jovem sobrinho Luís Álvares Pretto<sup>273</sup> ao Rio de Janeiro, mas desta vez cercou-se de cuidados redobrados, fazendo-o acompanhar-se de alguém com reconhecida experiência comercial. Tratava-se do comerciante italiano João Francisco Muzzi que vinha da casa de Egneas Beroard de Portugal e mostrava bom domínio das técnicas comerciais da época, sendo, no entanto, estranho ao seio familiar de Pinheiro e, portanto não contava com sua total confiança. Essa desconfiança era maior devido ao preconceito contra a origem de Francisco Muzzi. “VM bem sabe que é italiano, e não sabe perder coisa alguma”<sup>274</sup> - dizia anos depois Francisco Cruz em carta de Minas Gerais. Coube a Pretto, seu sobrinho a missão de espreitar esse astuto comerciante.

Tendo em mente o insucesso dos antecessores, a esperteza de Muzzi e a inexperiência de Pretto, Pinheiro pedia a este último para;

“[...] cuidar somente em estar em casa para vender e lançar nos livros tudo com muita clareza, e somente o sair fora quando preciso para os despachos ou ouvir missa que estimarei assim o façais [...] vos conservai com boa paz e união com seu companheiro, não fazendo nada sem lhe dar parte, como ele também a vos, conforme deve ser, e cuidai muito em poupar o mais que puderes para assim juntar remédio, livrando-vos sempre de ruins conversas e de extravagâncias que isto é o principal para poderes proceder bem<sup>275</sup> [...] devem evitar todos os gastos supérfluos gastando somente aquilo que for preciso para o seu sustento e nada mais para poderem ajuntar algum cabedal que é o para que lá foram, recomendo vos desvieis vosso companheiro destes e de outros semelhantes gastos, e que cuidem somente no que for necessário, e em tratar de agradar muito aos correspondentes que mandam as comissões dando-lhes as contas com toda a verdade e brevidade para assim os agradar”<sup>276</sup>

Esses correspondentes e sócios de Pinheiro na ocasião eram os seus amigos Beroard e Medici. Com o tempo a conveniência comercial acabou afastando Francisco Pinheiro desses sócios, como vemos na carta de 5 de agosto de 1725 encaminhada a seu sobrinho Luís Álvares Pretto. “[...] bem vedes que logo que tive a notícia das ruins fazendas que iam, que não comprei lá mais nada em casa dos ditos amigos Beroard e Medici, e tudo o que remeto é só por minha conta, e o vou comprar aonde acho melhor e mais barato”<sup>277</sup>. Essa

<sup>273</sup> Luís Álvares Pretto era filho de Manoel Pretto e sobrinho de João Alves

<sup>274</sup> LISANTI Filho, Luís. *Op. cit.* 1º V. p.299 Comentário feito por Francisco da Cruz

<sup>275</sup> Carta 1021, Maço 4, 5º V. p.12.

<sup>276</sup> Carta 1021, Maço 4, 5º V. p.12.

<sup>277</sup> Carta 1079, Maço 4, 5º V. p. 91.

reação ocorreu em resposta às informações passadas pelos correspondentes no Rio de Janeiro, entre eles Pretto, que sempre era cobrado nesse sentido; “me avise da qualidade das fazendas que vão e dos sortimentos se são boas e como se pedem”<sup>278</sup>. Porque sabia Pinheiro que “nessa terra de um dia para outro há mudanças e variedade no procurar das fazendas”<sup>279</sup>

Assim os negócios caminharam de vento em popa<sup>280</sup> apesar das diferenças entre os sócios, que tornavam essa relação bastante instável, Pretto fazia observações em que reprovava o comportamento imoral de seu companheiro<sup>281</sup>. Enquanto Muzzi reclamava da pouca habilidade comercial e disposição para o trabalho de Pretto<sup>282</sup>. Muzzi falava das possibilidades comerciais, fazia remessas em ouro e prata regularmente, fazendo questão de confirmar essas mesmas remessas e também o recebimento das mercadorias no Rio de Janeiro.

Pinheiro confiava na habilidade e experiência comercial de Muzzi, orientando os menos experientes a se aconselharem com ele quando tivessem problemas. Consultem João Francisco Muzzi, “que como mais versado obrará com mais inteligência”<sup>283</sup>.

Apesar do sucesso comercial, com o tempo, as diferenças pessoais pesavam cada vez mais e em 1725 o descontentamento foi maior, a ponto de determinar o fim da sociedade.

“vejo me relatais o terem tirado poucos lucros nesses anos que lá estais o que me admira é que vosso companheiro tenha tirado tanto e vos tão pouco, mas isso deve ser culpa vossa em não teres sentido nos negócios [...] no que toca ao ofício em que me falais de patrão mor desse Rio eu já dava 12 mil cruzados a El Rei; ainda não resolveu nada [...] no que toca ao

<sup>278</sup> Carta 1021, Maço 4, 5º V. p.12.

<sup>279</sup> Carta 1080, Maço 4, 5º V. p.94.

<sup>280</sup> “*Estimo muito e agradeço a VM a diligência que fazem nas vendas*” Carta 1080, Maço 4, 5º V. p.94. Eram comuns observações como estas

<sup>281</sup> “[...] comprou o dito meu companheiro uma mulata que dizem foi por 500 e tantos mil-réis [e] terá gasto outro tanto com a mulata e me parece ainda na pretensão de a trazer para casa o que eu não quero consentir e nem consentirei; e juntamente vejo ser muito afeiçoado a coisas que não está bem a um homem de bom procedimento nem tampouco a quem tem fazenda alheias em seu poder; como também as amizades deles ou os amigos com quem ele trata consentem-lhe tais maganices que por nenhuma forma podem estar bem a um homem honrado, como é andarem medindo os passos que eu dou para então meterem em casa mulatas e negras para fazerem delas o que lhes parecem.” Carta 344. Maço 28, 2º v, p. 446-7.

<sup>282</sup> Em 24/02/1725, Muzzi escreveu a seu patrão informando que Pretto “*não sabe ainda coisa alguma (de negócios), que ainda que seja vergonha minha o dizer isto, por ter estado quatro anos em minha companhia, e não tenha aprendido nada.*”. Carta 364. Maço 32, 2º v, p. 554.

<sup>283</sup> Carta 1080, Maço 4, 5º V. p.94.

procedimento de vosso companheiro eu estou muito bem informado do que ele tem obrado por pessoas que vieram além da vossa notícia [...] mas nessa terras não convém as casas de negócios com uma pessoa, e vos fizeste mal em ter razões do cabo com ele e dizer-lhe que desse contas em 3 dias; alias que o mandaria prender, que isto era desnecessário e assim vos peço sim vos ajais com muita vigilância com ele, não vos fiando dele em coisa alguma; nem ainda no comer e beber; mas dissimulando no que for possível para que dê contas amigavelmente de que a nós pertence, e a todos os amigos que por mal nunca podemos ficar bem; porque essa terra fica muito distante e por nenhum princípio convém que entre vós haja diferenças que pode haver alguma ruína de que Deus nos livre; tudo levais pelo termo político não vos deixando enganar em coisa alguma mas levando com modo brando e prudente que por este caminho sempre se acabara tudo melhor”<sup>284</sup>

Em carta de 1º de setembro de 1725 Pinheiro recebeu a de 6 de julho deste presente ano de Francisco Muzzi; nela vejo a resolução de VM, querer dar fim a sociedade que tem com meu sobrinho. No caso, a orientação foi de entregar tudo ao sobrinho Pretto para que ele fizesse as remessas referentes às mercadorias que ficaram em ser.<sup>285</sup>

Muzzi se justificava dizendo que a postura de Pretto era de *natural tirano e muito volúvel* e como não havia mais diálogo, ocorria de um vender mercadorias que o outro já havia vendido, sendo que os gastos se multiplicavam na medida em que *um puxava para uma parte, outro para outra* e por isso “não é possível continuarmos juntos”<sup>286</sup> Pinheiro aceitou o seu ponto de vista e garantiu que continuaria enviando parte das mercadorias destinadas ao Rio de Janeiro para Muzzi<sup>287</sup> - o que de fato ocorreu nos anos seguintes. Mesmo porque, pouco tempo depois, no final de 1726, Pretto retornou a Portugal devido a problemas de saúde<sup>288</sup>

Tudo caminhava dentro da normalidade até que em 10 de junho de 1730 Muzzi foi preso, aparentemente acusado de descaminho do ouro e na sua versão, a 15 do mesmo mês, todas as suas mercadorias, os papéis, livros de registros e cartas foram seqüestradas, ficando todos em poder do governador<sup>289</sup> que;

“[...] nos mandou tirar de casa pelo provedor e escrivão da fazenda real, com um estrondo considerável, com soldados e sentinelas a cada porta da minha casa tanto fora como dentro, e com portaria ao dito governador para se me inventariarem todos os meus bens, e fazendas alheias que em casa tinha, em que entram as que de conta de VM me ficaram em ser. A

<sup>284</sup> Carta 1079, Maço 4, 5º V. p.92.

<sup>285</sup> Carta 108,1 Maço 4, 5º V. p.97.

<sup>286</sup> Carta 368, Maço 32, 2º V. p.570.

<sup>287</sup> Carta 1091, Maço 4, 5º V. p.111.

<sup>288</sup> Carta 413, Maço 33, 3º V. p.186.

<sup>289</sup> Carta 479, Maço 32, 3º V. p.378.

razão desta minha prisão e deste inventário não sei, pois acho-me inocente de delito algum [...] o princípio, a origem da minha prisão nasceu de me mandar ir a sua presença o dito governador e fazer-me diferentes perguntas; se eu sabia quem desencaminhava ouro [...] se eu sabia ou se eu tinha ouvido dizer que um Antônio Pereira que ele havia mandado prender a dias [...] fugira (acusação de cunhar barras de ouro com cunhos falsos), ao que respondi que somente depois que mandara fazer a dita prisão se espalhara pela cidade (a notícia), [...] finalmente perguntou-me se eu tinha ouvido dizer que houvessem barras de ouro com cunhos falsos, respondi que [...] tudo acima referido era o mesmo, que tinha eu ouvido dizer, e mandando lançar junto com o juiz do fisco, que era quem me fazia as perguntas juntamente com o dito Sr Governador um termo de juramento, e lançando-se com alguma diferença do que eu tinha dito e ouvi dizer não queria assiná-lo [...] e tornando-se a fazer outro termo, que era da mesma sustância ainda que com diferentes palavras não quis assiná-lo [...] e desta minha repugnância nasceu escandalizar-se muito comigo, e depois de diferentes altercações, que eu escrevesse pela minha mão o dito depoimento que assim o escrevi e assinei [...] e saindo pela sala afora onde assistem os oficiais da milícia, achei ordem para me mandarem preso para este Castelo de São Sebastião. Depois que fui preso tem feito mais prisões por ordem do dito Sr. [...] e pouco mais ou menos são todos pela mesma causa, uns por ter ouro na casa da moeda cunhado nas Minas Gerais, outros que o traziam de Minas, de tal sorte que está esta praça em uma suma confusão [...] o segredo das cartas abrindo-se e retendo-se sem considerar o grande prejuízo ao comércio [...] Com esta sujeição de prisão e estarem os meus livros, cartas e papéis em palácio a tanto tempo, e não se me terem restituído até agora, estou perdido, e o meu crédito deslustrado, que com tanto cuidado procurei sempre conservar [...] pois é tão delicado o crédito dos homens de negócios que qualquer limitada coisa lhe faz sombra<sup>290</sup>

A partir de sua prisão ocorreram mudanças de cadeia em cadeia<sup>291</sup> “para ver se somos tão tolos que fuçamos, para desta sorte fazer boa a sua pretensão de confisco [...] depois da frota partida foram infinitas as prisões [...] no corpo da guarda chegaram a 37 entre mineiros e gente de praça”<sup>292</sup>.

Com o passar dos meses, como a situação não se modificava Muzzi reclamava para seu patrão, dizendo que ficara “admirado em ver o pouco caso que VM tem feito de eu estar injustamente preso por ordem deste governador, dizendo VM que entendia, que eu estaria já solto”<sup>293</sup>, sendo que, “[...] nem uma carta de recomendação me remetesse VM para este ouvidor “<sup>294</sup>, lamentando “[...]o pouco ou nada que VM fez de diligências”<sup>295</sup>.

<sup>290</sup> Carta 479, Maço 32, 3º V. p. 379 – 380.

<sup>291</sup> “[...] *tenho estado preso no Castelo da cidade 1 mês e nove dias, e de lá mandou-me passar para a cadeia pública donde estavam mais 3 presos de ordem do dito governador, e depois de 19 dias de la estar me mandou passar com os mais presos para a fortaleza de S Cruz da Barra. onde estamos 5 presos por ordem do governador*”. Carta 491, Maço 32, 3º V. p. 410.

<sup>292</sup> Carta 486, 487, 488, Maço 32, 3º V. p 402 – 407.

<sup>293</sup> Carta 393, Maço 32, 3º V. p.416.

<sup>294</sup> Carta 393, Maço 32, 3º V. p.414.

<sup>295</sup> Carta, 493, Maço 32, 3º V. p.417.

As conseqüências negativas foram grandes para Muzzi. “Em 30 de outubro de 1732 fui sentenciado por este ouvidor solto e livre, e apelada por ele para a Relação da Bahia, conforme as ordens de Sua Majestade” <sup>296</sup>, mas esta confirmação da soltura demoraria bastante. Em 30 de maio de 1735 continuava preso, esperando essa confirmação, com o agravante de que o

“novo ouvidor determinou que preso nenhum ponha pé fora desta cadeia, nem de noite que seja, e assim que desde 17 de agosto estamos com este maior aperto, e se a VM asseguraram que à frota passada estava eu em minha casa não mentiram, porque era favor que o carcereiro me fazia, ainda que a custa do meu dinheiro”<sup>297</sup>.

Esta era a situação insólita em que se encontrava Muzzi; foi preso, teve seus bens seqüestrados, e ficou a mercê da boa vontade das autoridades constituídas para ser solto, por outro lado, valia-se da possibilidade de subornar o carcereiro para esperar a sentença no conforto da sua casa. Isto gerou mal entendidos, na medida em que os informantes de Pinheiro diziam que ele estava em casa, levando a supor que estivesse em liberdade, contrariando as informações passadas por Muzzi, aumentando o seu aborrecimento;

“[...] vejo que está na inteligência de estar eu em minha casa descansando, mas não é assim, não tenho eu culpa de não saber ler, ou perceber o que escrevi a VM [...] e não estando de posse dos meus livros e papéis não posso tirar as suas contas [...] para chamar-me de ladrão não lhe falta coisa alguma [...] já lhe tenho dito muitas vezes que não lhe comi coisa alguma dos seus cabedais, e baste isso, que não quero dilatar-me”<sup>298</sup>.

Finalmente a 25 de março de 1736 chegou da Bahia a esperada sentença, e a 27 Muzzi saiu solto e livre, depois de mais de cinco anos e nove meses de prisão, recebendo também de volta os seus papéis e livros de anotações que segundo ele estavam muito mal conservados; “me entregaram da casa dos contos, todos roídos de cupins, que se me faz dificultosa qualquer averiguação”<sup>299</sup>

Certamente os prejuízos com a prisão de Muzzi foram grandes para ele e também para o seu patrão. O descontrole decorrente do rompimento dos fluxos comerciais iam desde a apreensão das mercadorias, dos documentos e livros referentes as mercadorias e do

<sup>296</sup> Carta 516, Maço 32, 3º V. p. 485.

<sup>297</sup> Carta 550, Maço 32, 3º V. p.555.

<sup>298</sup> Carta 549, Maço 32, 3º V. p.554.

<sup>299</sup> Carta 563, Maço 32, 3º V. p.594.



controle das contas que estava nestes mesmos livros de registro; a quem pertenciam as fazendas recebidas, o que foi cobrado, o que faltava cobrar. Deixando bastante apreensivos os credores e muito a vontade os devedores, pois para estes “deixarem de satisfazer o que devem qualquer desculpa lhes basta”<sup>300</sup>.

Procurando minimizar as perdas, Pinheiro passou em 1732, procuração aos comerciantes João Roiz Silva, Faustino de Lima e Antônio de Araújo Pereira para resolver da melhor maneira as pendências deixadas por Muzzi. Em carta de janeiro de 1733 diziam ter alcançado sentença favorável para desembaraçar as mercadorias que estavam com Muzzi, e que inclusive já estavam de posse de algumas fazendas: ruões, baetas, duquesa escarlata, chapéus, meias de seda. Como eram constituídos basicamente de tecidos, a maioria se encontrava já bastante deteriorada devido as más condições de conservação; “roídas pelos ratos, cupins e comidas de traças; além de toda suja por se achar fechada em uma casa”<sup>301</sup> por muito tempo. Enfim todos sabiam que a perda era certa, mas como esses representantes comerciais se comprometeram a fazer a diligência pela saída destas mercadorias tinham que trabalhar com afinco porque “toda a demora que tiver será de maior prejuízo dos interessados”<sup>302</sup>

Três meses depois, continuando a *diligência*, constataram que “o breu se achava derramado, muita parte dele pela terra do armazém, e os barris de azeite que se achavam em ser estavam tão faltos que somente ficaram atestados em número de 21 mal cheios“, sendo que Muzzi não fornecera maiores detalhes sobre as fazendas resgatadas e nem a quem pertenciam essas mercadorias, alegando sempre que não tinha acesso a essas informações porque seus livros de registro estavam todos confiscados pelo governador<sup>303</sup>

Essa desculpa era no mínimo conveniente para Muzzi, que não estava muito interessado em cooperar com esses novos colegas de trabalho, já que considerava uma intromissão inoportuna quererem esses comerciantes trabalhar com as mercadorias consignadas a ele. Assim os comerciantes Lima/Silva/Pereira referidos acima se viram envolvidos em uma intriga pouco animadora. Em carta a Francisco Pinheiro conjecturavam;

---

<sup>300</sup> Carta 479, Maço 32, 3º V. p.380.

<sup>301</sup> Carta 521, Maço 32, 3º V. p.496 e 526.

<sup>302</sup> Carta 521, Maço 32, 3º V. p.496.

<sup>303</sup> Carta 522, Maço 32, 3º V. p.498.

“Vemos dizer VM não devíamos usar atenções com o dito Muzzi por ele não merecer, e se tivéssemos notícias das más ausências que o dito nos tem feito como VM diz, teríamos razão para nos queixar [...] nunca tivemos nada de vingativos, [...] mas quando VM presume que obramos o contrário de bons procuradores, não teremos por ofensa entregar as suas procurações e mais papéis a quem entender lhe fará melhor a diligência”<sup>304</sup>.

Sem maiores incidentes, esses comerciantes continuaram o seu trabalho, lamentando sempre o miserável estado em que se encontravam as mercadorias, justificando dessa forma os baixos preços, as condições de pagamentos - *fiadas para pagar na frota próxima* – e alguns produtos como ferro; “muito sortidos e em argolas, de ruim qualidade”<sup>305</sup>, continuaram sem comprador.

Depois de sair da prisão, em 1736, Muzzi conseguiu recompor parcialmente os seus negócios “[...] o amigo Muzzi continua com bom crédito, fazendo os seus negócios e se vai pondo em termos de embolsar a VM, se as cobranças o ajudarem em as quais se não descuida”<sup>306</sup>. Mas no início da década seguinte era visível o seu rápido declínio; “não sei para donde me vire que não descubra perdas; Deus pela sua misericórdia divina que me assista e me dê bom sucesso nas cobranças do que se me deve“. Queixava-se dos anos perdidos na prisão e do grande desacerto causados pela vista cansada e cada vez mais fraca. “No princípio dela ainda escrevia uma carta e hoje apenas o meu sinal posso fazer, de qualquer sorte zelarei estes seus interesses como devo”<sup>307</sup>.

Pode ter sido esta a sua intenção, a de zelar pelos interesses comerciais do seu patrão, mas um ano depois já admitia que a falta de vista o impedia de tratar das dívidas e cobranças, não conseguindo nem responder as cartas, quanto mais fazer as remessas do que devia. “Eu bem sei que esta é a última extremidade em que me vejo”<sup>308</sup>

Dadas estas circunstâncias Pinheiro tentou novamente passar procuração para cuidar das pendências de Francisco Muzzi, mas todos fugiam dele. Lima/Silva/Pereira que já tinham assumido este papel anteriormente tentaram passar essa procuração para Eugênio Martins<sup>309</sup>, sem sucesso pois este alegava que estava ocupado demais para assumir tal

<sup>304</sup> Carta 527, Maço 33, 3º V. p.507.

<sup>305</sup> Carta 522, Maço 32, 3º V. p.498.

<sup>306</sup> Carta 584, Maço 29, 3º V. p. 644.

<sup>307</sup> Carta 606, Maço 32, 3º V. p.682.

<sup>308</sup> Carta 623, Maço 32, 3º V. p.700 e 711.

<sup>309</sup> Carta 617, Maço 33, 3º V. p.701.

encargo. Paulo Pinto de Faria também se esquivou com a mesma desculpa acrescentando ainda que “pouca utilidade há de resultar de semelhante diligência”.<sup>310</sup> Conseguiu no entanto, passar a tarefa para o incauto Francisco Bernardes, que não conseguiu levar adiante a sua missão.

Todos fugiram dessa missão por saberem que era quase impossível executar. Paulo Pinto de Faria confirmava isso ao dizer que “Muzzi tem pouco em que se lhe pegue, e está cego como VM sabe e aqui tem uma morada de casas de sobrado em que vive e está hipotecado”<sup>311</sup>. Segundo esse mesmo comerciante, em 1745 Muzzi estava reduzido a tão miserável estado que se acha doente em um hospital <sup>312</sup>.

Muzzi faleceu nesse mesmo ano de 1745. O seu caso dá uma boa indicação de como a fluidez do mercado colonial caprichosamente distribuía com igual intensidade a fortuna e o azar, tornando bastante instável a vida desses comerciantes. Se a colônia era vista como terra de oportunidades, e o foi para Muzzi durante muito tempo, com a prisão o seu mundo desmoronou e acabou ficando *com o crédito deslustrado*. Nesse particular, comentou Muzzi: *É tão delicado o crédito dos homens de negócio que qualquer limitada coisa lhe faz sombra*.

Para reconstruir a sua reputação enquanto homem de negócio precisaria de muita energia e saúde – o que já não tinha mais. O declínio foi inevitável.

Dois anos depois da sua morte, Paulo Pinto de Faria afirmava que o cabedal que Pinheiro tinha nas mãos de Muzzi estava “[...] todo perdido porque ele devia a maior parte por já haver cobrado (e gasto), e dos devedores não há notícia porque uns são mortos e outros quebrados e como não há clareza de quem eles são, nem do que devem, não se pode fazer diligência alguma” <sup>313</sup>.

Francisco da Cruz, cunhado de João Álvares e compadre de Francisco Pinheiro, partiu de Lisboa carregado de mercadorias e recomendações<sup>314</sup>. Chegou ao Rio de Janeiro

<sup>310</sup> Carta 620, Maço 28, 3º V. p.705.

<sup>311</sup> Carta 620, Maço 28, 3º V. p.706.

<sup>312</sup> Carta 636, Maço 28, 3º V. p.735.

<sup>313</sup> Carta 645, Maço 28, 3º V. p.820.

<sup>314</sup> “*chegando ao RJ e daí a Vila Real de Sabará, Comarca do Rio das Velhas, fará VM venda do que consta da carregação [...].e se alguma destas fazendas não chegarem capazes de poderem se conduzir as minas, as venderá VM no RJ e o líquido rendimento entregará a Muzi e Preto para mo remeterem em moedas de ouro nos cofres das naus de guerra; e nas minas o que vender remeterá da forma mais segura, ao Rio*

em 5 de agosto de 1724 com a missão de se instalar em Sabará e abrir um estabelecimento fixo de comércio nessa localidade. Para os gastos com a sua manutenção Pinheiro arrematou o ofício de escrivão da ouvidoria de Sabará. Além de servir nesse cargo e trabalhar como comerciante, Cruz se envolveu nas atividades da mineração. Para isso adquiriu de seu cunhado João Alves quatro negros moçambiques fiados.- dizia que os escravos lhe rendiam por dia meia pataca de ouro. Outros funcionários<sup>315</sup>, como era o costume, também acumulavam várias funções. Manoel Joseph além do ofício nessa mesma vila tinha moinho de fazer farinhas de milho.

Cruz foi alvo de muitas intrigas. Alguns o acusavam de ser *mochila*, termo que na época significava lacaio. Em outra ocasião foi informado por pessoas que queriam desaboná-lo de que seu protetor Pinheiro havia falecido, portanto estavam à deriva seus negócios e o seu próprio destino e, na medida em que o próprio Pinheiro o censurava

---

[...] *Jo que tem melhor consumo( em Minas) avisará ao Rio ao Preto e Muzi e fale também do ofício que irá servir*” Carta 1048, Maço 4, 5º V. p. 52, e na p. 55 “*como a minha nau arribasse e eu tinha a certeza de que na demora se perderia a manteiga que levava me resolvi a vender os 31 barris*”. Ao chegar as minas vendeu “*em Vila Rica de Ouro Preto para um sujeito que conhece o Sr Luis*”

<sup>315</sup> Segundo Arno Wehling e Maria José Wehling “*A palavra funcionário associada ao serviço público, foi criada em fins do século XVIII*”, para dar nome ao detentor de um “ofício” - o “oficial”, “[...] e tanto poderia significar ocupações como a de tecelão ou ferreiro, como um cargo público” e tinham uma imagem negativa. Esses “*funcionários seriam ávidos por dinheiro e preocupados mais com os seus interesses particulares do que com os do Estado*”. Para os autores a distância da Metrópole estimulava a impunidade. “*Os riscos de estabelecimento em uma nova terra provocavam o desejo de uma recompensa à altura. A visão da colônia como algo a explorar, onde o funcionário metropolitano ia não para fixar-se, mas para cumprir tempo e, se possível, enriquecer. A má remuneração e o pacto colonial, impondo um rígido controle do fluxo comercial e a própria venalidade de muitos ofícios, estimulavam a vontade de rápido ressarcimento*”. Arno e Maria José WEHLING. *O funcionário colonial entre a sociedade e o Rei*. in Revisão do Paraíso: Os Brasileiros e o Estado em 500 Anos de História, organizado por Mary Del Priore, Rio de Janeiro, Campus, 2000, p. 156 e anteriores.

Percebemos que quase todos os representantes comerciais de Pinheiro pediam algum ofício para obter vantagens financeiras e também prestígio social, porque a obtenção de um ofício indicava que algum reinol de prestígio estava olhando por ele. Miguel Marques estava no Rio de Janeiro em junho de 1741 “*esperando pelas naus tanto a almirante como a de licença a ver se VM manda provisão de algum ofício que é o que nestas partes se ajunta cabedal*”. Carta 604, Maço 29, 3º V. p. 679.

Mas o resultado final desse arranjo poderia não ser dos melhores. Segundo Manoel Barbosa Jacome, um dos enviados de Pinheiro a Minas Gerais “*é certo que quem não trás brasil custa-lhe muito a principiar a vida. Parti do RJ para as minas com intenção de servir ao ofício; tinha que fazer gasto de pelo menos 200.000 rs para cavalo selas e armas muito necessário é fardar-me de roupas [...]* aconselharam-me venda o ofício não faltou quem mo quisesse comprar pagando muito bem, o governador dessas minas não quis consentir na venda, trabalho com patricio fazendo sapatos e ganho a cada ano 50 oitavas de ouro, com economias mando parte do que devo a meu irmão”. Carta 194, Maço 29, 1º V. p. 362.

Mas em fevereiro do ano seguinte (1741) reclamava “*que as cartas e o ouro para meu irmão mandei por filho de João de Freitas mas meu irmão não recebeu nada e nem o Muzzi sabe [...]* mandei citar o dito Freitas” Carta 196, Maço 29, 1º V. p.364.

insinuando que vivia em fausto nas minas, Cruz se defendia revelando-nos um pouco dos hábitos alimentares e condições de sua vida cotidiana.

Mandou fazer uma roupa de *camelão de seda* na esperança de que esta resistisse melhor ao ataque de baratas, já que o casaco que usava antes estava todo esburacado, e porque o seu superior, o juiz, “o ministro falava ter vergonha a eu acompanhá-lo daquela forma e que não fosse tão miserável”<sup>316</sup>. Segundo Cruz, a alimentação do dia-a-dia também era modesta.

“O jantar é carne cozida e no caldo de farinha a que chamam nessa terra de pão que nos serve de sopas algumas vezes como assim os dias santos um bocado de carne assada; outras vezes picada, esta sabe Deus com que temperos. Sobremesa são sempre umas bananas que é a principal fruta nessas terras, confesso que há outras limas laranjas estas me entram em casa quando algum amigo mas manda [...]. Almoço nem merenda não me há porque o tempo me não dá lugar para regalos. As ceias paço com um prato de milho cozido em água com uma colher de melado cujo prato me dão ca de canjica que esta é a causa de meu achaque [...] estômago duro como uma tábua e sempre azedo, aqui verá a forma que paço”<sup>317</sup>

E quanto aos paios que andou adquirindo, eram para ofertar como mimos para três pessoas que ele queria agradar. Entre eles o seu superior, o *ministro*, por ocasião da viagem que fariam para rio São Francisco, Papagaio, e vila de Pitangui, numa jornada de mais de dois meses; andando mais de 100 léguas por regiões muito perigosas com *moléstias e sezões* - a Vila de Pitangui inclusive, *estava alevantada, não querem lá justiças*. Para essa viagem estava levando 2 presuntos e 14 paios e *não tenho comido deles mais do que 2* – afirmando ainda que nessa viagem iria gastar e não ganhar nada<sup>318</sup>.

Em julho de 1728 explicava mais uma vez seus hábitos comedidos de alimentação.

“todos os dias gasto de carne  $\frac{1}{4}$  e pão (carne cozida no caldo de farinha); o médico disse para não comer farinha de mandioca por causa do meu achaque, e advirto que as sopas que como é de farinha de mandioca do caldo da carne que pela língua da terra lhe chamamos escaldados, gasto mais dois alqueires de milho todas as semanas que importam  $\frac{2}{8}$  de ouro, e os dias de jejum gasto cada dia  $\frac{3}{4}$  de ouro no peixe seco. Estes gastos faço com a minha pessoa e 1 ou 2 escreventes, um deles de porta a dentro [...] e o outro lhe pago conforme os papéis que fazem a terça parte do que lucro e dois escravos e com o meu cavalo; deste milho mando fazer para as ceias canjica com melado, esta não é sempre, porque a maior

<sup>316</sup> Carta 161, Maço 29, 1º V. p.286.

<sup>317</sup> Carta 161, Maço 29, 1º V. p. 286.

<sup>318</sup> Carta 161, Maço 29, 1º V. p.286.

parte das ceias me faz o meu mulato um ensopado de vaca que fica do jantar e se VM entende que tenho outros regalos<sup>319</sup>

Essa vida espartana que levava Cruz incluía dois auxiliares para exercer o cargo de escrivão, dois escravos para os trabalhos domésticos e mais quatro negros para a mineração. Apesar das queixas, todo o trabalho manual e os necessários para a sua manutenção eram executados por escravos. Isto representava um dispêndio considerável avultado ainda pelo fato de que além de manter a sua família em Portugal, “[...] tinha mulher branca da porta a dentro, fazendo gastos, que pelo perguntarem há de dizer que a tem por conveniência<sup>320</sup>

Todos esses gastos foram bem suportados no início, num período de prosperidade, mas como o comércio era uma atividade muito instável, que mesclava com grande intensidade a sorte, a prosperidade e as desventuras que sujeitavam os protagonistas a todo tipo de moléstias, inclusive o risco da própria vida – com Cruz não foi diferente. Já em 1732 se queixava de problemas de saúde; a vista sempre cansada, que teve como causa possível, segundo Cruz, o calor intenso que sentia nas minas. Anos mais tarde esse problema de saúde também foi atribuído ao tipo de iluminação. “Estou quase cego de luz de candieiro pois este arde com uma casta de azeite que faz de feijão que chamam mamona que fede como azeite de peixe”. A sorte estava mesmo mudando para Cruz nesse tempo, os recursos financeiros estavam escasseando “[...] se sobrar algum do ajuste de contas não falte é com que este ano há de passar minha mulher e filhos é tal minha miséria que nessa frota lhe não mando nada”<sup>321</sup>. Dizia Cruz em carta endereçada a Pinheiro em 1732.

Cruz foi testemunha de uma sociedade em formação, com grande mobilidade e instabilidade social, uma “terra diabólica não pela dita senão pelos moradores dela”<sup>322</sup>. Se a vida tinha pouco valor como dissemos anteriormente, pior ainda no interior de Minas onde o poder disciplinador do Estado ainda não se fazia sentir com muita intensidade. As mortes violentas eram comuns; escravos que mataram seus senhores<sup>323</sup>, o povo revoltado do arraial de Congonhas que queria fazer justiça com as próprias mãos e conseguiram linchar um

---

<sup>319</sup> Carta 168, Maço 29, 1º V. p.313.

<sup>320</sup> Carta 179, Maço 29, 1º V. p.339.

<sup>321</sup> Carta 182, Maço 29, 1º V. p.344.

<sup>322</sup> Carta 149, Maço 29, 1º V. p.249.

<sup>323</sup> Carta 152, Maço 29, 1º V. p.262.

negro tido como ladrão e matador<sup>324</sup>. Cruz demorou a assumir o ofício de escrivão da ouvidoria de Sabará “por causa de um alevantado, [...] faltava escrivão para me entregar o cartório”, sendo que “o oficial de justiça levou tiro e ficou aleijado do braço esquerdo”<sup>325</sup>.

Os levantes, geralmente contra a presença desse Estado e sua sanha arrecadadora eram muito comuns; Em 1726, a Vila de Pitangui segundo Cruz “estava alevantada. Não querem lá justiças que eles por si se governam”. Quando o ouvidor Bernardo Pereira de Gusmão seguiu para essa localidade, apesar das informações passadas de que “[...] ia ali o ouvidor geral, a resposta que lhe deram era atirar-lhe dizendo morra o ouvidor e todos que o acompanham e com efeito houveram bastante de parte a parte e vários feridos até que não houve outro remédio senão voltarem”<sup>326</sup>.

Pelo visto o descontrole era grande nessas regiões mineradoras, sendo que esse clima de instabilidade certamente era mais sentido na fronteira, a qual, se deslocava constantemente, ampliando os limites da *capitania do ouro*. Na linha de frente, essa expansão assumia muitas vezes o caráter de um avanço militar sobre terras antes ocupadas por índios e quilombos. Regiões inteiras eram classificadas como áreas *com risco de gentio* e, em outras regiões eram comuns as cartas de sesmarias mencionarem que o suplicante *afugentou negros fugidos*, como foi o caso das terras entre Serro, antiga Vila do Príncipe, e Minas Novas. Na década de 1730, índios e quilombolas não deixaram a extração do ouro avançar até Rio Casca<sup>327</sup>.

Essa expansão para novas áreas causava apreensão pelas oportunidades que poderiam estar sendo perdidas, como também pela desvalorização das propriedades dos que já se estabeleceram. Cruz lamentava que o fato das minas de Serro e Minas Novas atraírem muita gente, fez com que as duas casas que tinha em Sabará em sociedade com Pinheiro perdiam valor rapidamente<sup>328</sup>. Como não achava comprador para elas depois do fim do ofício, tinha que continuar gastando com a manutenção. Na volta de uma viagem ao Serro para fazer cobranças, depois de se ausentar por seis meses, encontrou a cerca do quintal

<sup>324</sup> Carta 169, Maço 29, 1º V. p.319.

<sup>325</sup> Carta 149, Maço 29, 1º V. p.249.

<sup>326</sup> Carta 161, Maço 29, 1º V. p.288.

<sup>327</sup> Renato Pinto VENÂNCIO. *Comércio e fronteira em minas gerais colonial*, in, Diálogos Oceânicos. Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português. Organizado por Júnia Ferreira Furtado, Belo Horizonte, Editora UFMG, 2001, p. 184.

caída, sendo que as chuvas também afetaram as paredes da despensa; o que pode ter sido agravado pelo mau estado em que se encontrava o telhado. Esses problemas decorreram, ao menos em parte, do tipo de construção dessas casas "que não são de pedra e cal como as dessa terra, mas sim de barro e pau e varas que com qualquer chuva cai as paredes e apodrecem as madeiras que se metem na terra que todos os anos sempre se dão a consertar"<sup>329</sup>.

Tudo adquiria então um caráter efêmero, porque as expectativas de enriquecimento rápido em regiões de fronteira como Serro e Minas Novas poderiam afetar sensivelmente as possibilidades de sobrevivência comercial em regiões mais antigas como Vila Rica ou Sabará, pois o deslocamento rápido dessas populações para as novas áreas, trazia sempre a ameaça de despovoamento e desvalorização dos investimentos feitos nas áreas mais antigas, logicamente com perdas comerciais para esses representantes comerciais. A força desse movimento dependia da magnitude das descobertas de novas jazidas em regiões remotas, atizando em maior ou menor grau a ganância dos aventureiros e a sua vontade de se deslocar para a fronteira.

Essas mudanças rápidas no ambiente social e econômico em que atuava, deixava Cruz bastante apreensivo e indeciso quanto ao rumo a ser tomado. Sempre atento às possibilidades de enriquecimento rápido, Cruz chegou a afirmar que iria se transferir para as novas minas, mas em carta de 3 de agosto de 1729, já havia mudado de idéia. "na frota passada disse que iria às minas novas [...] mas não fui", porque em primeiro lugar "as ditas minas deram uma droga"<sup>330</sup> e, em segundo lugar as "muitas doenças e mortes que houve por estas estarem místicas"<sup>331</sup>, de fato, muitos povoadores evitavam essas áreas insalubres ao norte de Diamantina, dominadas pela malária, preferindo seguir mais para o leste, onde foi fundada a cidade de Minas Novas<sup>332</sup>.

Entretanto, menos de um ano depois, em maio de 1730, Cruz se mostrava animado com as minas do Serro, relatando que um conhecido seu, Joseph da Silva, o Candeias, fez fortuna no Serro e aconselhou Cruz a seguir para lá. Candeias saiu pobre de Vila Rica e

---

<sup>328</sup> Essas casas foram adquiridas de seu antecessor no ofício de escrivão (Sabará). Dizia na ocasião. "*Estas não são de sobrados porque as não há; só três moradas vi na vila, e nestas moram os seus donos, os quais as não vendiam*". Carta 152, Maço 29, 1º V. p.263.

<sup>329</sup> Carta 186, Maço 29, 1º V. p.351.

<sup>330</sup> Carta 172, Maço 29, 1º V. p.322.

<sup>331</sup> Carta 172, Maço 29, 1º V. p.322.



depois de quatro meses na mineração, já estava com quarenta escravos. Animado com esse fato, Cruz chegou a propor sociedade com Pinheiro para empreendimento semelhante, onde Cruz entraria com 6 escravos da sua parte. Se aceito essa sociedade com Pinheiro, a recomendação era de que se comprassem os escravos necessários no RJ, por serem mais baratos<sup>333</sup>.

Ainda na mesma carta, “[...] queria saber do diamante que mandei ano passado, e juntamente saber se são finos ou não e a estimação que lhes dão os lapidários [...] se são finos não tenho dúvida pois da cidade da Bahia vem muitos sujeitos acima a comprá-los por todo o custo”<sup>334</sup>. A dificuldade de se obter esse tipo de informação e as oscilações na produção desses diamantes certamente contribuíram para compor a trajetória errante de aventureiros como Cruz, dificultando muito as suas decisões. É o que confirma as afirmações de um desafeto seu, Antônio Mendes da Costa, em carta expedida de Vila Rica, onde dizia que “na presente frota vai muito diamante, mas acho que vai diminuir; dos onze córregos que tiravam diamante sobraram três. É necessário pretos mergulhadores para poços profundos”<sup>335</sup>.

As notícias que chegavam das minas de Cuiabá também eram alentadoras, mas ao mesmo tempo, aconselhavam bastante prudência, pois envolvia um

“grande risco de vida. O caminho para elas são ainda por grandes matos e dizem gastar mais de 6 meses segundo os paulistas, e a maior parte do caminho é andar por rios e se não come por ele e não caça brava; como papagaios, macacos, tucanos e várias castas de animais e sobre o maior perigo de muitas onças; que para isso quando parte gente para elas vão 400 a 500 pessoas que das Minas Gerais passam de ter ido mais de 4000 pessoas”<sup>336</sup>

A possibilidade de novos empregos públicos nessas localidades merecia atenção constante. Nessa mesma carta, Cruz pedia a Pinheiro para *que me favoreça com o seu patrocínio*, arrematando-lhe o cargo de escrivão da ouvidoria dessas novas minas de Cuiabá, caso fosse designado imediatamente ouvidor para ela. Francisco Alves de Azevedo pede a Pinheiro o ofício de tabelião da vara de Sabará em agosto de 1724, mas se não fosse possível, lhe caia bem o ofício de tabelião da Vila Nova da Rainha do Caeté, que se achava

---

<sup>332</sup> VENÂNCIO. *Op. Cit* p. 183

<sup>333</sup> Carta 172, Maço 29, 1º V. p.323.

<sup>334</sup> Carta 172, Maço 29, 1º V. p.323.

<sup>335</sup> Carta 179, Maço 29, 1º V. p.339.

vago pela morte do funcionário que a estava exercendo<sup>337</sup>. Cruz pede para Pinheiro arrematar o ofício de escrivão das datas e da ouvidoria geral da Comarca de Serro do Frio<sup>338</sup>, pois estes estavam vagos em meados de 1730. Em carta de 8 de agosto de 1733, volta a pedir o mesmo cargo porque o atual, mais o seu agregado, que tinham entre outras atribuições o registro de negros da mineração do diamante, emitiram certidões falsas, “e como o escrivão sai culpado e mais 8 na devassa do nosso ministro” foram presos para a Relação da Bahia, mas no caminho fugiram para o sertão.

Essa possibilidade de as pessoas “[...] se ausentarem uns para os currais, outros para o Rio São Francisco e outros para vários sertões que confinam com Bahia e Pernambuco”<sup>339</sup>, fugindo da lei ou das dívidas, isto é, a facilidade com que as pessoas poderiam esquecer os seus compromissos, foi utilizado como argumento por Cruz para desestimular o estabelecimento de comércio fixo nas minas, como foi combinado inicialmente com Pinheiro.

“advirto a VM que fazemos melhor negócio vendê-la ( as mercadorias) por junto a quem no queira porque a ter loja não pode ser por amor da residência a respeito de que o meu ofício não me há de dar lugar, para o que me é necessário para dar satisfação da minha pessoa, porque se a deixar a eleição de um caixeiro não convêm, porque eles fogem quando lhe parece para os currais diretos para a cidade da Bahia e os que vivem na terra fazem grandes gastos com a sua pessoa e outros que furtam para sustentar as amigas que nesta terra não se repara nisso por mais drogas que elas sejam”<sup>340</sup>

Ficamos sem saber até que ponto o estabelecimento de comércio fixo não era interessante para os negócios de Pinheiro, e a partir de que ponto não era conveniente para Cruz. Logo de saída, ao chegar às minas, vendeu rapidamente as mercadorias que trouxe em Vila Rica de Ouro Preto para Francisco Tinoco Guimarães para receber num prazo de seis meses<sup>341</sup>. Cruz não se interessava pelo comércio a varejo. Conforme o tempo passava pedia para aliviá-lo desse trabalho enviando outra pessoa para esse fim<sup>342</sup>.

---

<sup>336</sup> Carta 161, Maço 29, 1º V. p.291.

<sup>337</sup> Carta 147, Maço 29, 1º V. p.247.

<sup>338</sup> Segundo Cruz gastava-se 21 dias de viagem para vencer as 80 léguas para chegar ao Serro, partindo de Sabará, e três dias para chegar a Vila Rica. Carta 166, Maço 29, 1º V. p.300.

<sup>339</sup> Carta 161, Maço 29, 1º V. p.290.

<sup>340</sup> Carta 149, Maço 29, 1º V. p.252.

<sup>341</sup> Carta 149, Maço 29, 1º V. p.251.

<sup>342</sup> Carta 152, Maço 29, 1º V. p.263.

Enfim, os devedores que se ausentavam para o sertão constituíam constante ameaça ao comércio. Policárpio de Fontes, pelo que sabemos, tomou o caminho das minas. “No tempo da frota estava na cidade, de partida para as minas com sua carregaço”<sup>343</sup>, depois não foi mais visto.

Entre os devedores, o capitão Cubellos, foi o que mais desgosto proporcionou a Pinheiro. Ele partiu de Lisboa com navio e mercadorias de Pinheiro para a costa da Mina. Do procedido das vendas comprou escravos que conduziu ao Rio de Janeiro, onde, aproveitando-se da invasão dos franceses em 1711, “se ausentou para as minas com toda a negraria”<sup>344</sup> e nunca mais deu satisfação. Em 1714, chegaram notícias de que ele estava nas minas do Rio das Mortes, “logo mandaram 4 soldados a cavalo, mas Cubellos meteu-se no mato e não o puderam achar[...] não acharam mais de 4 escravos os quais se venderam”<sup>345</sup>. Dois anos depois esse episódio rendeu desavenças, pois Antônio Pinheiro mandou seu filho Francisco para as minas para proceder a cobrança de Cubellos, fato censurado por Pinheiro por mandar um *moleque* numa missão tão importante<sup>346</sup>.

Em 1721, João Denis Azevedo em carta a Luis Alves Pretto dava seu parecer.

“Acho escusado, porque Cubellos é falecido a mais de 3 anos e para que VM veja com certeza remeto esse papel assinado por sete pessoas o qual VM remeterá ao dito tio (Pinheiro) para que se desengane que destas partes não tem nada. Porque morreu pobremente que de esmolas o enterraram, e quando em Portugal não tenha em que lhe pegue pode perder as esperanças”<sup>347</sup>

---

<sup>343</sup> Carta 207, Maço 18, 2º V. p.7.

<sup>344</sup> Carta ? 1º V. p.388.

<sup>345</sup> Carta 233, Maço 18, 2º V. p.49.

<sup>346</sup> Carta 254, Maço 18, 2º V. p.98.

<sup>347</sup> Carta 144, Maço 18, 1º V. p.243.

### **3.2 – As mercadorias e suas especificidades**

O mercado colonial estava sujeito a grandes oscilações. Depois de falar dos preços correntes de mercadorias como baetas, serafinas, queijos, farinha da terra, toucinhos, afirmava João Denis Azevedo em 1716 no Rio de Janeiro que “isto não faz exemplo porque o que hoje não vale, vale amanhã, pois o ano passado valeu neste Rio a farinha a 4800 rs arroba não valendo nada em ocasião da frota”<sup>348</sup>. Essas oscilações eram uma decorrência da especulação, da falta de sincronia entre as frotas e a produção colonial, das deficiências nas comunicações, preferências e gostos entre outros.

A especulação tornava o negócio do sal

“o melhor que há para estas partes, pois não há já nenhum grão que dizem o tem ocultado para ao depois o venderem pelo preço que quiserem [...] que é o interesse maior que tem este negócio que não sabia eu deste enigma para o descobrir a VM, assim que entendo que os contratadores (ou enganadores) farão grande negócio também quem correr com ele nesta cidade pois tem grandes conveniências em mandar as minas e para outras partes aonde o não há o vendem pelo que querem”<sup>349</sup>.

Venderem pelo preço que querem sinalizava para que os próximos carregamentos fossem generosos e reduzissem drasticamente a margem de lucro. A notícia ruim em São Paulo em 1727 era “a abundância de sal que está nesta vila, a qual fica vendendo em 5 ou 6 partes vindo da Bahia e Pernambuco”<sup>350</sup>

Além da especulação a grande oscilação de preços dependia do ritmo das frotas, como dissemos anteriormente, com preços em baixa e excesso de mercadorias por ocasião da sua chegada, e de escassez e preços altos no período entre essas frotas. Daí a recomendação insistente dos representantes de Pinheiro para que se mandassem navios fora das frotas, pois numa situação de desabastecimento, o primeiro que chega ao porto é que faz o melhor negócio.

Com a chegada das frotas e a conseqüente normalização do abastecimento, esses lucros excepcionais desapareciam rapidamente, tornando-se cada vez mais difícil dar saída aos produtos que vieram em excesso e principalmente atender às expectativas das pessoas que enviavam essas mercadorias. “VM e os mais amigos, nos dizem nas suas ordens lhe

---

<sup>348</sup> Carta 257, Maço 18, 2º V. p.108.

<sup>349</sup> Carta 257, Maço 18, 2º V. p.108.

vendamos logo pelo estado da terra, mas se não há quem compre [...] somente dando-lhe de graça”<sup>351</sup>. A demora nas vendas criava uma situação cada vez mais difícil de administrar porque reter esses produtos por muito tempo significava pagar mais aluguéis dos armazéns que ficavam ocupados com essas mercadorias invendáveis contribuindo em muito para comprometer a lucratividade total

Além dos custos crescentes de armazenamento, a não realização das vendas trazia o risco de deterioração das mercadorias. Os perecíveis, basicamente alimentos como bacalhau, manteigas e doces de figos eram os mais prejudicados, sendo que os *secos* como tecidos também estavam sujeitos a perdas devido ao ataque de baratas e cupins que os enchiam de furos. Isto tudo, quando as mercadorias simplesmente não desapareciam do armazém como “os 9 barris de farinha que furtaram do armazém que abriram com gazula”<sup>352</sup>.

Assim a venda apressada *pelo estado da terra* como era a recomendação mais constante, poderia não ser conveniente, mas a demora excessiva na realização dessas vendas acarretavam maiores custos de armazenamento e perdas, como os vinhos que azedavam, o bacalhau que apodrecia, e no caso das perdas não era possível recuperar os fretes e direitos já pagos até a chegada dessas fazendas ao porto. Por isso, nessas circunstâncias era melhor não receber mercadorias.

“pela frota que nesta se recolheu em 13 de agosto recebí a de VM de 14 de maio com a cópia de 8 de outubro diz que não carregou mercadoria, não deixou de ser fortuna de VM, pois todos os comissários que trouxeram fazenda andaram rogando por ela pela preço que nessa lhe tinha custado [...] quem mais negocia neste tempo mais se perde”<sup>353</sup>.

Mas não era só o excesso ou falta de mercadorias que determinavam os lucros e perdas; os gostos e preferências muitas vezes eram determinantes. A comercialização do vinho, por exemplo, envolvia algumas peculiaridades. A preferência era pelos vinhos mais fortes, encorpados, com coloração mais escura, designados genericamente por vinhos mais *cobertos*, com destacada preferência pelo vinho do Porto. Seguindo esta lógica, os vinhos

---

<sup>350</sup> Carta 656, Maço 27, 4º V. p.14.

<sup>351</sup> Carta 215, Maço 18, 2º V. p.24.

<sup>352</sup> Carta 67, Maço 181º V. p. 96.

<sup>353</sup> Carta 79, Maço 18, 1º V. p.111.

brancos não tinham a *estimação dos tintos*, e portanto seu preço de venda era menor. Pinheiro Neto lamentava que os vinhos enviados ao RJ em 1716 “vendem mal porque são mui descubertos, nem são brancos, nem são tintos, e como esta gente está acostumada ao vinho do Porto”<sup>354</sup> - tinham que esperar o mercado absorver primeiro estes. Era necessário então, pensar em alternativas como o aumento dos prazos de pagamentos, as vendas a fiado, e contar com a sorte. Esse lote foi particularmente prejudicado porque entre “frota e frota chegaram a esta cidade mais de 30 navios das Ilhas e Porto, todos com vinhos e farinhas”<sup>355</sup>, além disso, deu cupim nos barris, ”e se não fosse uma falta na Bahia estaria toda perdida, que para a levarem para a Bahia o deitaram em outros barris; vinhos não são água, nem vinho e nem vinagre”<sup>356</sup>.

Outro expediente utilizado para dar saída aos vinhos *faltos de corpo* era transformá-los em vinagres<sup>357</sup> ou aguardentes. “Tenho falado ao Charem, que é um inglês que comprava vinhos ruins para os destilar em aguardentes anos atrás, agora diz que não quer comprar porque a do Pico está a 12 \$ rs. Não vale a pena”<sup>358</sup>. Essa aguardente da Ilha do Pico era a mais desejada; na sua falta a do Faial era mais bem aceita do que a da França<sup>359</sup>.

Também na Bahia a concorrência com o vinho do Porto se fazia sentir; “todo vinho que não for coberto teve pouca saída, e este de VM não serve para o Brasil, [...] do meio para baixo toldaram, coloquei na taverna misturados com melhor”<sup>360</sup>. As perdas se acumulavam pelas falhas na comunicação. Menos de um ano depois, em agosto de 1717 Araújo recebeu outro carregamento de vinho, que representou “[...] pouco alívio, pois são irmãos dos que estão em ser. A maior causa de lhe escrever por todas as vias era impedir que mandasse mais destes vinhos por se perderem e, juntamente os fretes e direitos”<sup>361</sup>.

O acondicionamento e o transporte eram precários. Em 1714, os barris de vinhos chegaram com problemas que constaram na “certidão das avarias, pois todas são sem remédio pois foram pelas juntas e uma com uma aduela rota”<sup>362</sup>. Dos cinco barris, quatro estavam com alguma avaria e *uma com mais da metade menos*. Na frota que chegou ao Rio

<sup>354</sup> Carta 263, Maço 18, 2º V. p.114.

<sup>355</sup> Carta 263, Maço 18, 2º V. p.114.

<sup>356</sup> Carta 263, Maço 18, 2º V. p.114.

<sup>357</sup> Carta 267, Maço 18, 2º V. p.127.

<sup>358</sup> Carta 269, Maço 18, 2º V. p.131.

<sup>359</sup> Carta 53, Maço 18, 1º V. p.78.

<sup>360</sup> Carta 51, Maço 18, 1º V. p.70.

<sup>361</sup> Carta 55, Maço 18, 1º V. p.81.

de Janeiro em 10 de abril de 1715 muitas garrafas de vinho chegaram vazias “por lhes saltarem as rolhas fora, e bastante quebradas porque ainda que se ande com muito cuidado sempre se quebram porque são vidros”<sup>363</sup>. As garrafas de vinho branco eram responsáveis pelas maiores perdas; “não sei por que saltam as rolhas [...] assim fundadas mesmo sem bulirem com elas”<sup>364</sup>.

Na mesma ocasião, Pinheiro Neto indicava o volume e formato das garrafas que poderiam ter maior saída.

[...] sejam chatas em as barrigas com pancada de uma e outra banda e pescoços compridos e não seja a quantidade deste ano que me parece o Rio de Janeiro tem garrafas para toda a sua vida e sendo na forma que digo terão saída para as minas porque fazem melhor carga e achando VM frascos de boca pequena poderá mandar alguns que se vendem bem.<sup>365</sup>

No Rio de Janeiro o hábito de se comer feijão preto era forte o suficiente para não dar margem a possíveis substitutos “[...] nesta terra não se come senão feijão preto que dizem é bom para doentes e não conhecem os grãos e nem as lentilhas [...] já na frota passada lhe mandei a VM dizer que se não vendiam”<sup>366</sup> esses grãos, tremoços secos e amêndoas só serviam para quem fazia viagem. Em 1713 Pinheiro Netto afirmava que “se não fosse a matalotagem do bispo de Angola ainda havia grãos”<sup>367</sup>. Ele pedia para não mandar mais esses produtos

Além dos gostos e preferências a variação de consumo ditada por preceitos religiosos como a quaresma era notada por Muzi em 13 de novembro de 1721 O período depois de outubro, quando os “mineiros começam a vir abaixo a buscar molhados para a quaresma”<sup>368</sup> poderiam representar oportunidades de ganho extra. Nesse ano de 1721, os representantes de Pinheiro não tiveram sorte, porque suas mercadorias ficaram presos na alfândega enquanto os *mineiros compraram as fazendas onde primeiro as acharam*. Pretto lamentava o episódio pois “os mineiros se aviaram e foram para cima e são as vendas que

---

<sup>362</sup> Carta 231, Maço 18, 2º V. p.46.

<sup>363</sup> Carta 235, Maço 18, 2º V. p.54.

<sup>364</sup> Carta 250, Maço 18, 2º V. p.91.

<sup>365</sup> Carta 250, Maço 18, 2º V. p.91.

<sup>366</sup> Carta 246, Maço 18, 2º V. p.75. E também p. 95.

<sup>367</sup> Carta 224, Maço 18, 2º V. p.37.

<sup>368</sup> Carta 292, Maço 32, 2º V. p.239.

se fazem a dinheiro de contado que as mais são fiadas até a frota”<sup>369</sup>. A não observância dessa característica de mercado trouxe prejuízos outra vez, em 1735.

“[...] se o mesmo bacalhau tivesse vindo antes da frota com o navio Setúbal, este gênero de molhados, como sejam: queijos, manteiga, passa, bacalhau, sardinha, figo, farinha da terra, ditas do norte, são perfeitos para cá por razão de se apurarem logo o dinheiro principalmente chegando aqui 25, 30 ou 40 dias antes da quaresma”<sup>370</sup>

Percebemos então uma diferenciação entre esses *mineiros*, que poderiam ser os pequenos comerciantes ou até consumidores finais que iam ao Rio de Janeiro para suprir suas necessidades, em contraposição ao grande atacadista, estes sim embalados *pelo terrível gosto de fiar das minas*.

Os produtos coloniais<sup>371</sup>, principalmente açúcar e tabaco, enviadas no torna-viagem também sofriam grandes oscilações de preços. Esses preços dependiam da quantidade, da disponibilidade de embarcações para levá-los ao porto, a pressa com que a frota queria partir e a necessidade de dinheiro que tinha o senhor de engenho<sup>372</sup>.

A falta de sincronia entre as frotas e a produção colonial era notória, como já vimos. Assim sendo, o excesso de açúcar e tabaco em um ano poderia ser sucedido por excesso de navios em outro; “a frota fica com bando para partir a vinte do corrente, o que não será possível e quando o façam irão todos vazios”, ou ainda, “há de sair a frota a 2 do seguinte mês (2/8/1714) [...] irão mal carregados, porque a continuação das chuvas causarão ficarem açúcares, e tabacos no sertão”<sup>373</sup>

Além da quantidade de navios, a saída da frota em agosto e setembro estava em desacordo com as necessidades da produção agrícola. “Seria mais acertado vir a frota dessa em setembro para partir desta na era de 1724”<sup>374</sup>. A pressa com que esses navios queriam

<sup>369</sup> Carta 290, Maço 28, 2º V. p.233.

<sup>370</sup> Carta 553, Maço 33, 3º V. p.571.

<sup>371</sup> Era comum a recomendação de que os representantes comerciais enviassem o resultado das vendas em ouro. Percebemos, no período estudado, que o seu preço não variava muito. “fazemos toda a diligência para empregar em ouro, na forma da ordem que de VM tenho, sem embargo que me dizem que nunca abaixa muito menos de 1490 rs por respeito da casa da moeda que está nesta cidade” Carta 257, Maço 18, 2º V. p.107.

<sup>372</sup> Stuart B SCHWARTZ. *Segredos Internos*, Tradução de Laura T. Motta, São Paulo, Companhia das Letras, 1995. P. 151.

<sup>373</sup> Carta 30, Maço 18, 1º V. p.44.

<sup>374</sup> Carta 76, Maço 18, 1º V. p.108.



levantar âncoras, segundo esses comerciantes, “atropelam todo o comércio para se acabarem de arruinar quem o tem por ofício e pudesse presumir que vão atrás disto como constara dos comissários que vieram dar à fazenda pelo custo dessa”<sup>375</sup>.

Essa venda apressada *pelo estado da terra* para mandar os efeitos já na frota que partia só interessava aos “navegantes, que se livram de fretes e direitos, que não ha fazenda que fazendo de gasto 440\$rs possa deixar lucro mais que a El Rei e os navios”<sup>376</sup>. Sabemos que esses *navegantes*, ou seja, a tripulação do navio, tinham a possibilidade de transportar fazendas próprias para comercializar, engordando a sua renda, que segundo Amaral Lapa não era das mais altas. Além de não pagar fretes, poderia contar com outras regalias. “O general deu ordens para despachar primeiro caixas dos marinheiros”<sup>377</sup>, o que atrasou o despacho de fazendas de comerciantes, piorado pelas limitações da alfândega.

Mas se a frota viesse antes do previsto poderia também frustrar as expectativas de negócios.

“da carregação do pano de linho [...] vendeu a maior parte dele a 250 rs com a condição de darem o dinheiro para a frota, mas como esta veio antecipada, dizem todos que não tem porque; o pano o fizeram em camisas e ceroulas e as mandaram as minas para que viesse o retorno aqui em julho, porque imaginaram viesse a frota em junho, para ir em agosto, e se mandar executar será pior; nunca haviam de dar para esta nau”<sup>378</sup>

Nos momentos de super oferta de mercadorias como em 1716, “os homens de negócios da Bahia estavam pedindo para não haver frota este ano”<sup>379</sup>, porque a chegada de novas mercadorias tornaria totalmente invendáveis as mercadorias velhas. Segundo eles, os navios também perderiam porque havia pouco açúcar e tabaco no porto para ser transportado.

Em 1717, a frota da Bahia estava prevista para partir em agosto,

“mas suponho ficarão muitos nessa Bahia razão pela pouca safra que houve [...] Deus queira que para o ano seja mais abundante de safra para que tenham as fazendas mais preço

---

<sup>375</sup> *Idem*, 1º V. p.107, Carta 75, Maço 18

<sup>376</sup> *Idem*, 1º V. p.96, Carta 67, Maço 18

<sup>377</sup> *Idem*, 2º V. p.229, Carta 289, Maço 32

<sup>378</sup> *Idem*, 2º V. p.41, Carta 228, Maço 18

<sup>379</sup> *Idem*, 1º V. p.70, Carta 51, Maço 18

e o negócio mais franco para recuperarem os senhores dessa praça o que hão de perder nessa monção”<sup>380</sup>.

O excesso de produtos na colônia e a falta de mercadorias para transportar no torna-viagem fazia com que ficassem navios ociosos na América prejudicando os novos carregamentos como esse de sal em 1717

“acho que em semelhante ocasião não pode ter conta o negocio pela falta que há de navios que hoje Lisboa tem poucos e sempre vão a menos, e como a safra que vem pretende ser menos que esta, ainda serão menos os navios e, todas as vezes que não ha navios de sobra não pode ter conta o negocio”<sup>381</sup>.

Em 19 de setembro de 1714 saiu de Lisboa uma *galera casco francês* com destino à Costa da Mina com a missão de transportar 300 ou 400 cabeças de escravos e levá-los para o Rio de Janeiro por conta e risco de Francisco Pinheiro<sup>382</sup>. Seu irmão Pinheiro Neto, que estava no Rio de Janeiro não foi escolhido, ao menos inicialmente, para trabalhar com esse carregamento devido a sua já conhecida falta de habilidade comercial. “Do navio que diz VM mandou a Costa da Mina VM não quisesse me fazer mercê de mo consignar, nem por isso havíamos de ficar inimigos [...] admiro-me muito que pondo eu pelas coisas de VM a vida não faça VM também pela minha alguma coisa”<sup>383</sup>..

Ao mesmo tempo em que alertava seus contatos no Rio de Janeiro para estarem de prontidão para a chegada do carregamento ao porto, Pinheiro para se precaver das incertezas da viagem, mandava cartas a Baltazar da Rocha Araújo na Bahia para que ficasse também alerta para o caso de o navio se desviar da rota “por causa de temporal ou de outro qualquer acidente e arribe a essa Bahia”<sup>384</sup>, nesse caso, “[...] indo o navio a essa cidade grande favor me fará VM em querer tomar conta dele”<sup>385</sup>.

Como dissemos anteriormente, Pinheiro estava descontente com o desempenho do seu irmão, por isso mandou o caixeiro João Denis de Azevedo embarcado nesse navio para ser sócio de Pinheiro Netto nos negócios de Rio de Janeiro. João Denis nos relata a viagem.

---

<sup>380</sup> Carta 54, Maço 18, 1º V. p.81.

<sup>381</sup> Carta 53, Maço 18, 1º V. p.79.

<sup>382</sup> Carta 823, Maço 4, 4º V. p.574.

<sup>383</sup> Carta 233, Maço 18, 2º V. p.48.

<sup>384</sup> Carta 821, Maço 4, 4º V. p.573.

<sup>385</sup> Carta 822, Maço 4, 4º V. p.574.

“De São João Batista d. Ajuda enviei duas; uma feita em 13 de dezembro de 1714 e a outra em 1º de fevereiro passado. Logo depois veio novas da praia, caiu um raio no nosso navio, partiu o mastro traquete, o mastareu e matou o contramestre, mas no dia 8 de fevereiro partimos da Juda e no dia 26 de fevereiro chegamos a vista da Ilha do Ano Bom e se deu balanço aos mantimentos e achei eu que havia mantimentos para 45 dias largamente [...] alguns diziam que fôssemos a Ilha. O Capitão veio ter comigo [...] eu lhe respondi que quando saímos de Lisboa foi com intenção de carregar 400 escravos e a fortuna foi tal que somente carregamos 173 [...] me disse que desse eu meu parecer [...] disse que tinha o mantimento [...] ele disse que eu que não sabia a demora que havia nessa viagem por nunca a ter feito [...] o capitão disse que a demora poderia ser de 2 dias e o gasto de 10\$ rs, enfim foram a ilha e tomaram uma pouca de farinha no que se gastaram 20 \$ rs e saímos da ilha em 4ª feira de cinza que foi em 6 de março e viemos seguindo nossa viagem e chegamos a esta cidade domingo de ramos que foi 14 de abril, no mesmo dia descii para terra para falar com Pinheiro Netto, dei a conta dos escravos, morreram no mar 4 escravos e os que chegaram a salvamento com vida a esta cidade foram 112 entre grandes e pequenos machos e fêmeas e alguns doentes e cegos de dor de olhos; dor que tive também e atormentou bastante mas graças a Deus fiquei com minha vista”<sup>386</sup>.

Pinheiro Netto já como sócio de João Denis confirmava que tinha recebido 112 escravos. Se morreram quatro no mar, podemos inferir que o restante pertencia a outros comerciantes ou a integrantes da tripulação. Em terra ocorreram novas baixas; morreu um moleque e outros apresentaram problemas; um cego de um olho, mais uma negra velha e torta cega de um olho e um negro moço pegou bexigas. Pelo visto essas doenças como dor de olhos e bexigas eram aceitos com resignação, pois o capitão do navio, Joseph Vieira Marques comentou que chegaram 112 “livrando muitos do contágio de bexigas”<sup>387</sup> – enfim uma ocorrência banal.

Pinheiro Netto ao receber os escravos fez a declaração de que deu entrada:

“de um carregamento de negros da Costa da Mina e porto Da Ajuda no navio N..Sr.<sup>a</sup> da Thalaia e S. Ant.<sup>o</sup> capitão Jozeph Vr.<sup>a</sup> Marques remetido da cidade de Lisboa por meu irmão o Sr Francisco Pinheiro e por sua conta e risco, a d.<sup>o</sup> porto para o d.<sup>o</sup> capitão e João Denis de Azevedo fazerem os d.<sup>os</sup> negros e com eles virem a esta cidade do Rio de Janeiro a entregar a mim Antônio Pinheiro Netto, marcados com a marca a margem no peito direito. Abril 15 do dito ano (1715)”<sup>388</sup>.

<sup>386</sup> Carta 234, Maço 18, 2º V. p.50.

<sup>387</sup> Carta 237, Maço 18, 2º V. p.62.

<sup>388</sup> Carta 287, Maço 18, 2º V. p.170.

Como dissemos, do total de 116 cabeças, 4 morreram no mar, mais um em terra, outro foi dado por ser cego e um moleque foi remetido a Lisboa, restando 109 indivíduos assim distribuídos

Idade	Sexo masculino		Sexo feminino		Quant. Total
	Quantidade	Preço médio	Quantidade	Preço médio	
Até 7 anos	8	57750	5	57609	13
8 – 14	6	89000	2	74000	8
15 – 19	18	120080	18	118188	36
20 – 35	33	149348	8	92500	41
36 e mais	2	45000	9	75855	11
Total	67		42		109

Dado o grande vulto do empreendimento e os riscos envolvidos, era necessário escolher com bastante critério os escravos embarcados nas costas Africanas. Pela tabela percebemos que na faixa etária de 15 a 35 anos está o maior número de indivíduos; faixa esta que atinge também os maiores preços. Portanto o embarque de velhos e crianças não constituía bom negócio. Para isso, a escolha de um capitão do navio astuto e criterioso para comprar as melhores peças na África era de fundamental importância, também “[...] porque dessa sorte são mais bem tratados, e com isso são menos os que morrem, que aí é que consiste o maior ganho”<sup>389</sup>.

A estratégia era de trazer indivíduos com o maior potencial de trabalho possível. Esses seriam constituídos de machos sadios com idade acima de 15 anos e no máximo até 35 anos, como se vê na recomendação ao capitão Cubellos, que se ausentou com os negros para as minas por ocasião da invasão dos franceses em 1711. O produto das vendas de mercadorias na África deveria ser empregado em *negros machos e os melhores*. Pretto no Rio de Janeiro em 4 de maio de 1723 confirmava; o melhor é trazer “negraria moça de 15 anos até 20 ”<sup>390</sup>.

Esse lote de 1715<sup>391</sup>, aliás o único com informações mais completas em *Negócios Coloniais*, foram vendidos rapidamente. No primeiro dia venderam-se 43, e ao cabo de dez dias foram vendidos 99. Os dez restantes demoraram bem mais tempo e foram vendidos por preços bem menores: Uma negra velha, três moleconas e um negro barbado, dois negros

<sup>389</sup> Carta 289, Maço 32, 2º V. p.228.

<sup>390</sup> Carta 317, Maço 18, 2º V. p.361.

<sup>391</sup> LISANTI Filho, Luís. *Op. cit.* 2º V. p.170 - 184, Esse é o único carregamento com informações mais detalhadas.

barbados fiados, um negro moço que teve bexigas em terra, uma negra velha cega de um olho e um negro também cego de um olho e com um grande defeito. Está fora dessa conta obviamente o moleque que veio doente do mar e morreu em terra, o negro cego *que se deu* a um ferreiro e o molecão que levou João Denis para Lisboa para entregar a Pinheiro.

Quanto aos gastos feitos com os negros no Rio de Janeiro:

O que se gastaram em comer e beber e tudo o mais com os ditos negros como se vê do rol que vai			97.420
	Capitão Jozeph Vieira Marques	555.375	
Comissão	(para mim) Antônio Pinheiro Netto	388.764	
	João Denis de Azevedo	388.764	1.332.902
Líquido rendimento			9.677.198
TOTAL			11.107.520

Esses gastos com os escravos no Rio de Janeiro, que totalizaram 97420 rs podem ser divididos em 3 grupos: A alimentação nesse período de espera para serem vendidos se limitava ao mínimo necessário para manter a sobrevivência, e consistia basicamente de: feijão, farinha provavelmente de mandioca, água e sal. Outros gastos como esteiras para dormir, uma candeia para iluminação, lenha, aniagem para fazer tangas, as visitas da saúde, o custo de um cirurgião para dar 8 sangrias em um negro doente dos olhos completavam o segundo grupo. Mas sem dúvida, o maior dos gastos foi com a alfândega, que representava metade de todos os gastos.

A preferência, como sabemos, recaía sobre o escravo da Costa da Mina, que era tido como mais habilidoso e mais adequado a faina mineradora. “Caso queira seja antes da Costa que de Angola porque estes logram maior preço e são mais estimados”<sup>392</sup> Pinheiro Netto já em dezembro de 1712 recomendava; “se houvera navio para a costa da mina melhor negócio havia de fazer”. Luís Álvares Pretto, dez anos depois dava o mesmo parecer - “o negócio mais certo dessa terra é em negros da Costa da Mina que por muitos que venham sempre se vendem a dinheiro de contado logo”.

Apesar desses comerciantes terem a percepção de que a venda de escravos era um bom negócio, e de compreender que “a América sem a Costa não vale nada”<sup>393</sup> as

<sup>392</sup> Carta 289, Maço 32, 2º V. p.228.

<sup>393</sup> Carta 64, Maço 18, 1º V. p.93.

conveniências comerciais de Pinheiro o afastaram progressivamente desse rendoso negócio como veremos a seguir.

Francisco Muzzi ao chegar ao Rio de Janeiro em 1721, se apressou em mandar mensagem alertando Pinheiro sobre o melhor negócio desta terra que “é de negros, em particular da Costa da Mina que em dois dias reduz-se logo em dinheiro de contado sem detença nem fiar coisa alguma, como conseguiram dois navios que a esta chegaram o mês passado”<sup>394</sup>.

Apesar de ser um negócio tentador pelos altos lucros, Pinheiro continuava reticente. Era um empreendimento de alto risco e nos anos anteriores a 1721 ele enfrentou muitos problemas. Em 1718

“a grande mortandade de escravos tanto em Angola como na viagem e também na Bahia deixaram todos perdidos [...] como An.to Pr.a Reis que se ausentou assim que chegou a esta Bahia e não pagou a ninguém. Agostinho Friz Barbosa que em Angola lhe morreram 57 cabeças de que se ausentou e assinou compromisso para pagar em 5 anos [...] Joao Friz de Miranda também no mesmo dia em que chegou a B.a se ausentou e daí se passou para o Rio de Janeiro ocultamente [...] mandei sentença para cobra-lo”<sup>395</sup>.

E em 1719 novas perdas. “Os holandeses apanharam todas as embarcações que entraram na Costa da Mina”<sup>396</sup>, e também o seu comissário Raimundo Pereira de Araújo foi para a África buscar escravos e não deu mais notícias. Francisco Muzzi e Luis Álvares Pretto ficaram encarregado de consultar o livro de escravos despachados na Alfândega do Rio de Janeiro, mas nessa consulta, a partir do ano de 1718, não encontraram nenhuma carregação de escravos despachados por Raimundo, concluindo que “ele com elas correu”.<sup>397</sup> Outra pendência mais longa, de aproximadamente dez anos envolvia o capitão Antônio de Cubellos, homem de confiança de Pinheiro, que saiu de Lisboa com o navio carregado de mercadorias e rumou para a Costa da Mina, onde com o resultado das vendas, comprou escravos que levou para o Rio de Janeiro.<sup>398</sup> Mas Cubellos aproveitando-se dos tumultos causados pela invasão do Rio de Janeiro pelos franceses em 1711, desfez-se do navio e fugiu com carregamento de escravos, provocando uma busca inútil que gerou

<sup>394</sup> Carta 288, Maço 27, 2º V. p.190.

<sup>395</sup> Carta 62, Maço 18, 1º V. p. 91.

<sup>396</sup> Carta 64, Maço 18, 1º V. p.93.

<sup>397</sup> Carta 289, Maço 32, 2º V. p.228.

<sup>398</sup> Carta? 1º V. p. 388.

muitas despesas e rendeu a Pinheiro alguns atritos com seus comissários e parentes por causas dessas cobranças.

Além disso, os seus sócios de ocasião, Egneas Beroardi e Medici, o “Sr Paulus que hoje é já o companheiro”<sup>399</sup>, não se mostravam animados em comprar navio para remeter à Costa da Mina. Responderam que “[...] não querem interessar em negócio de carne humana [...] e também porque este ano não se satisfizeram muito das remessas que VM fizeram, pois não queriam fazer novo emprego com o cabedal que de lá veio”<sup>400</sup>

E das minas Cruz reclamava que “o pior era a venda que se haviam de fazer dos tais negros pois se vendem nessa terra com espera de um ano daí para cima e no cabo tornam a enjeitá-los pagando somente os dias de serviço deles”.

Quanto aos tecidos a preferência era pela baeta e depois ruões (França), de colorido forte “baetas sempre sejam mais das verdes e azuis feretas”<sup>401</sup>. Também Muzzi em 1721 confirmava essa informação. “Aqui não se pede senão baeta azul e verde escuro e alguns panos ordinário de cores”<sup>402</sup>.

A não observância quanto a esta preferência de cores fazia com que o tecido não tivesse saída; “panos cores ruins, pois se fossem pardos estariam vendidos”. A saída encontrada foi mandá-lo para Angola. Mas um ano depois, em julho de 1716 era mandado de volta, aí “o remédio é faze-lo em fardas para as minas”<sup>403</sup>. Os tecidos mais finos e mais caros como lemistes, damascos, primaveras e nobrezas tinham uma participação bem menor.

Na classificação de Mafalda Zamella<sup>404</sup> constitui o segundo grupo os produtos indispensáveis ao trabalho nas minas. Nesse grupo a funcionalidade é mais importante que os gostos e costumes. As ferragens como

<sup>399</sup> Carta 1028, Maço 4, 5º V. p. 20.

<sup>400</sup> Carta 1020, Maço 4, 5º V. p. 9.

<sup>401</sup> Carta 152, Maço 29, 1º V. p.265 – 266 – 267.

<sup>402</sup> Carta 292, Maço 32, 2º V. p.239.

<sup>403</sup> Carta 235, Maço 18, 2º V. p.52 e 98.

<sup>404</sup> “Podemos agrupar os gêneros reclamados para o consumo (nas minas) da seguinte forma: Um primeiro grupo, e logicamente em primeiro lugar, formado pelos gêneros essenciais à subsistência, tais como: os cereais, a carne, o sal, o açúcar, o toucinho. Dentre esses gêneros, praticamente indispensáveis, ainda podemos destacar como imprescindíveis a carne e o sal.

“fechaduras grandes de porta de rua e pequenas para toda serventia [...] hão de ser do Porto e não de Arifama, que essas não são boas. Mas dentre essas ferragens do Porto as enxadas não agradam porque são pequenas, que as querem muito largas e compridas mais de palmo, as foices são boas, e os machados muito pequenos e em lugar de machados venham achas grandes e as ferragens miúdas de fechaduras de toda casta. E com seus aparelhos de dobradiças são muito procuradas que não as há mande pedir algumas no Porto”<sup>405</sup>.

Em 1718 Pinheiro Netto dizia que o ferro que ele tinha era muito estreito, e que conseguiu vender alguns entre os mais largos, sendo muito difícil dar saída aos demais “porque como é para almocafres não tem a largura que é necessária”<sup>406</sup>

Mesmo considerando que o rendimento da produção de ouro dependia diretamente dessas ferramentas de ferro, a metrópole nunca facilitou a sua aquisição pelos mineiros. Pelo contrário, a sua produção era proibida na colônia e ainda era penalizado na hora de pagar as taxas de entrada nas minas, que considerava o peso das mercadorias e não o seu valor<sup>407</sup>.

Afora essas características de consumo ditadas pelos gostos, preferências e sazonalidades, para a maioria das mercadorias a escassez ou excesso de produtos no mercado é que determinavam o bom e o mal negócio. Assim Francisco Muzzi em 1730 pedia para

“mandar algum patacho fretado por sua conta e carregado de comestíveis frescos, e novos; boas farinhas, bacalhau, vinhos bem cubertos, queijos, manteiga, presuntos, paios,

---

*Um segundo grupo formado pelas utilidades indispensáveis ao trabalho nas minas : os utensílios de ferro e aço, a pólvora e as armas com que o minerador defendia sua data aurífera e que garantiam , a continuidade do trabalho; o escravo que executava a extração do ouro e do diamante e que, sendo objeto de compra e venda era também uma mercadoria que podemos colocar dentro deste grupo.*

*Em um terceiro grupo podemos colocar os artigos para a vestimenta e calçado dos habitantes das Gerais, os utensílios e móveis para casa, arreios para animais, cavalgadas, etc.*

*Os artigos de luxo, as cousas supérfluas e caras, porém muito consumidas por essa sociedade de novos-ricos que se constituiu nas Gerais, podemos considerar formando o quarto grupo.*

*Finalmente , em um grupo à parte, colocaremos dois gêneros que podem parecer supérfluos, mas que na verdade eram de vital importância para os mineradores : a pinga e o tabaco. “. Mafalda ZEMELLA. O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII., São Paulo, Hucitec/Edusp, 1990, p. 189-190*

<sup>405</sup> Carta 288, Maço 27, 2º V. p.186 e 239.

<sup>406</sup> Carta 273, Maço 18, 2º V. p.136.

<sup>407</sup> ZEMELLA. *Op. cit.* p. 195 – 6.



chouriços, amêndoa nova, figos, passas, vinagre, coisas semelhantes de mantimentos, assegure-se de que fará alto negócio, que de tudo há falta”<sup>408</sup>

Porém em outros momentos, em que há excesso de produtos no mercado o investimento em

“[...] molhados nem se podem ter conta pelo muito gasto que fazem, e avarias que tem, e o pior é ser necessário vender a taverneiros fiados e eles pagarem quando querem e muitas vezes fugirem e quem assim não vende perdem-se-lhes as fazendas em casa. Estes gêneros não tem conta nem a quem os manda pelas perdas que recebem neles e quem os beneficia tem muito trabalho e pouco lucro”<sup>409</sup>.

Mas na mesma carta de 1718, Pinheiro Netto recomendava o envio de produtos ditos *secos* porque segundo ele teriam melhor saída.

“VM muito bem sabe o que ca se gasta e quando não sabe são baetas azuis e vermelhas e poucas verdes, e verde gaio, b.<sup>cas</sup> 3 ou 4 p.s de orelha preta; pretas boas na qualidades, crepes, algumas serafinas azuis e outras cores sortidas, bretanhas boas, cambraetas, e cambraias, droguetes de mescla espernegões furta cores, panos finos boas cores fios de prata e ouro e abotoaduras do mesmo que sejam boas de fio torcido, chapéus finos de todas as castas, pratos de estanho de martelo, e deste teor várias coisas como é cera de vela de ¼ que se gasta mais, linhagem de Holanda, e Hamburgo, e tudo o mais que é bom gênero nessa cidade que esta terra gasta muito com as minas”<sup>410</sup>

E outras vezes ainda; “daquilo que se não faz caso isso é o que dá o lucro porque trazendo João umas garrafas de meia canada de que se fazia zombaria as vendeu tão bem”<sup>411</sup>

Relacionamos abaixo alguns produtos, dos mais comuns aos mais exóticos e supérfluos: A maioria pedidos por Francisco da Cruz em 1725 de Sabará.

Farinha	Aguardente (Ilha do Pico)
Bacalhau	Vinho (Porto)
Azeite	Queijos (flamengos dura)
Vinagre	Cominho
Manteiga	Erva doce
Baetas coloridas (verdes, azuis)	Primavera (preta com bons padrões (Itália)
Ruões (França)	Granadas

<sup>408</sup> Carta 480, Maço 32, 2º V. p.391.

<sup>409</sup> Carta 267, Maço 18, 2º V. p.127.

<sup>410</sup> Carta 267, Maço 18, 2º V. p.127.

<sup>411</sup> Carta 231, Maço 18, 2º V. p.46.

Seda (cores escuras)	Rocalhas
Lemistre (preto bem fino)	Chapéus de Braga
Abotoaduras de fios de camelo para vestidos	Chapéus ordinários irlandeses abas grandes
Abotoaduras de fios de prata e de fios de ouro para vestidos	Meias de seda de cores para homens da França
Meias de seda para mulheres encarnadas e azuis e cor de ouro.	Cabeleiras umas grisalhas clara e outras escuras
Sapatos para mulheres feitas em forma grande uns com salto polidos e outros com salto a moda inglesa, mais baixos e grossos	Sapatos para rapazes de vários tamanhos com salto forrado de marroquim
Lenços de seda maior parte escuros	Gravatas bordadas compridas
Ceroulas de pano de linho bons, . estas sejam com pernas largas e compridas e o cos para se lhe passar fita para correrem pois é o que se usa	Fitas da largura de um dedo a dois estas sejam sortidas da cor de fogo e encarnadas e azuis cor de ouro
Camisas de bretanha com bons pontos e bem feitas e de boa bretanha lisas sem rendas	Camisas de bretanha com bons pontos e bem feitas e de boa bretanha lisas sem rendas
Chicotes para cavalos sortidos de fios de arame e de corda de viola	Botas fortes e bem feitas pospontadas com suas esporas
Louça fina chinesa	Papel de aparar bom para escrever
Sinete	Velas
Espelhos	Vidros de relógios
Óculos de ver o longe	Óculos de narizes
Pistolas bem feitas com a ferragem lavrada	Bacamartes fortes de respeito

Itens semelhantes, sem maiores detalhes dos produtos, encontramos no confisco de mercadorias ocorrido no caminho proibido da Bahia em 1713: camisas, lenços, ceroulas, calções, tecidos de linho, meias, saias, toalhas, chapéus, ferramentas como alavancas e almocafres.<sup>412</sup>

A seguir, acompanhamos um típico carregamento de mercadorias, as várias etapas que compreendiam o transporte, armazenamento e impostos pagos que faziam com que as mercadorias chegassem às minas custando o dobro do que tinham custado em Portugal, pelo menos nesse caso em particular.

Francisco da Cruz chegou ao Rio de Janeiro em 1724. Em 22 de maio de 1726 prestava contas<sup>413</sup> das mercadorias que trouxe consigo e também do baú que ficou no RJ

<sup>412</sup> CHAVES. *Op. Cit.* P. 90.

<sup>413</sup> Carta 162, Maço 29, 1º V. p.293 a 295.

para ser despachado posteriormente. Abaixo, as mercadorias que levou consigo para Sabará a preços de Portugal.

248	Camisas de bretanha grossa	570 rs
47	Camisas de pano de linho grosso	750 rs
47	Ceroulas do d. <sup>o</sup> pano	400 rs
90	Libras de linha da França	320 rs
111	Pares de sapatos franceses	480 rs
830	Frascos de angélica	90 rs
2	Cabeleiras atadas	46800 rs
2	d. <sup>as</sup> redondas	11000 rs
	Total	481290 rs

O baú que ficou na alfândega do Rio de Janeiro foi enviado mais tarde por Muzzi/Pretto e continham basicamente as mesmas mercadorias, acrescentando-se 40 pares de meias de seda da França de cores com “quadradas” de prata a 2.700 rs o par. Somados á venda do próprio baú em que estavam as mercadorias (4800 rs) temos um total de 671780 rs.(valor de todas as mercadorias consignadas).

Como Cruz não queria abrir estabelecimento fixo em Sabará, como era o desejo de Pinheiro, se apressou em vender as mercadorias abaixo relacionadas a um atacadista de Vila Rica, Francisco Tinoco Braga, para receber no prazo de seis meses.

Quant.	Mercadorias	Preço unitário	Lucro unitário
248	Camisas de bretanha grossa	1300 rs	128 %
47	Camisas de pano de linho grosso	1300 rs	73 %
47	Ceroulas do d. <sup>o</sup> pano	640 rs	60 %
85	Libras de linha da França	1000 rs	212 %
104	Pares de sapatos franceses	1050 rs	118 %
456	Frascos de angélica	480 rs	433 %

O conteúdo do baú que ficou na alfândega foi vendida a várias pessoas e lojas por preços semelhantes. Os baús foram vendidos a 9600 rs cada, obtendo um lucro de 100 %.

Para a visualização da ordem de grandeza das mercadorias consignadas, gastos, impostos e lucros apresentamos o seguinte quadro resumo.

Valor das mercadorias consignadas (Portugal)		671.890
Gastos em Lisboa de toda a carrega <sup>414</sup>	56.446	728.336
Gastos no Rio de Janeiro até chegar às minas (Sabará) <sup>415</sup>	333.242	<b>1.061.578</b>
Venda das fazendas a Tinoco		857.460
Venda a várias lojas do conteúdo e do baú que ficou no Rio de Janeiro	371.640	1.229.100
Outras vendas	189.600	<b>1.418.700</b>
Ganhos da dita carrega <sup>415</sup>		<b>357.122</b>

Desses ganhos da operação estão incluídas as comissões do consignatário das mercadorias, no caso Francisco da Cruz, que era da ordem de seis por cento.

<sup>414</sup> Esses gastos feitos em Lisboa com a carrega<sup>414</sup> envolviam despachos no Consulado, embarque, carretos e *mariolas*, lonas com *sarapilheira* para os baús, e frete da fragata.

<sup>415</sup> Os gastos no Rio de Janeiro até chegar às minas compreendiam: enserados, linhagem, carretos, registros (39375 rs), e despacho de toda a fazenda que se fez no Rio de Janeiro (23492 rs) .

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O contexto era realmente o da exploração colonial. As riquezas coloniais deveriam seguir o caminho da metrópole conforme os mandamentos do sistema colonial. E para isso o comércio foi de fundamental importância, a ponto de o *Rei agir como empresário e a Corte como uma casa de negócios*, compondo uma enorme empresa mercantil que abarcava no topo o Rei, que tinha os grandes comerciantes como sócios no empreendimento colonial e, na medida em que esse efeito se propagava como uma onda, atingia também os pequenos comerciantes e aventureiros na colônia que através da atividade comercial conseguiam participar dessas riquezas geradas em remotas regiões, sem precisar adentrar ao duro trabalho da produção agrícola ou da faina mineradora.

Dentro dessa funcionalidade do comércio para a exploração colonial aprendemos com Virgínia Rau, que “o estudo da sociedade luso-brasileira do século XVIII ficará incompleto se nele não inserirmos a contextura da vida profissional e particular dos mercadores de grosso trato”. Seguindo esta vereda, procuramos através da análise das cartas de Francisco Pinheiro, acompanhar o cotidiano desses comerciantes, e na medida em que adentramos a sua atividade profissional descendo ao nível das atitudes do dia a dia para viabilizar os seus negócios, podemos conhecer melhor o funcionamento do comércio colonial como um todo. Sendo que, o estudo desse comércio colonial, na maior parte das vezes, segundo Amaral Lapa, é baseado em documentos vinculados ao Estado e a Igreja, destacando-se estas cartas justamente pelo caráter privado que tem.

Ao ressaltar a análise do comércio colonial do ponto de vista do comerciante notamos algumas peculiaridades. O Estado se esforçava para manter a regularidade do sistema de frotas, mas os comerciantes procuravam burlar esse sistema; os representantes de Pinheiro pediam insistentemente para enviar navios fora da frota *porque o primeiro que chega é que faz melhor negócio*, e em casos extremos, isto é, de excesso de mercadorias na colônia, os comerciantes pediam simplesmente para não haver frota em determinado ano, porque a chegada de novas mercadorias só complicaria a situação. Pode ser um exagero por parte desses agentes, mas a abundância com que aparece esse tipo de queixa na documentação indica que esta era uma possibilidade real.

Apesar das recomendações para que se venda logo as mercadorias *pelo estado da terra*, há inúmeros exemplos em que por erro de cálculo ou falha nas informações, não era possível vender as mercadorias nem pelo preço que tinham custado em Lisboa, segundo esses comerciantes. E nesse caso as vendas só davam lucros ao Rei, por conta dos impostos e aos navios, por causa dos fretes. Não era tão fácil então, implementar a máxima mercantilista de comprar barato para vender caro.

Se o comércio foi a espinha dorsal do sistema colonial, o comerciante representava uma das engrenagens mais importantes dessa máquina de sugar o excedente da colônia. Percebemos no entanto, ao menos no caso desses agentes comerciais analisados que, apesar deles servirem a esse propósito e cumprirem a sua missão na maior parte do seu tempo, fica claro também que eles tinham seus próprios planos e ambições que prevaleciam muitas vezes e poderiam não coincidir com o que se esperava deles. Isso ocorria, por exemplo, quando pediam ofícios para *ver se junta algum cabedal*, mas alegavam que sendo pobre só poderiam pagar o custo dele com o próprio rendimento do ofício.

As conveniências pessoais as vezes ficavam mais fortes que os intrincados laços de parentesco e amizade, sempre lembrados para manter esses representantes comerciais dentro do cumprimento de seus deveres. Nesse caso se ausentavam para o sertão com as mercadorias consignadas como fez Cubellos entre outros, ou se envolviam em confusões onde cometiam assassinatos ou outros delitos em total prejuízo da sua atividade comercial.

Outros traíam a confiança e não enviavam os resultados das vendas, acumulando dívidas que não pagavam e se enriqueciam por meios escusos como o sobrinho de Pinheiro João Pinheiro Netto, que lesou inclusive os irmãos. Alguns esqueciam por completo o propósito inicial de se enriquecerem na colônia para garantir uma vida melhor para a sua família em Portugal. Cruz constituiu nova família em Sabará ostentando um estilo de vida oneroso, dissipando facilmente as riquezas acumuladas em tempos de prosperidade. Como esses comerciantes estavam sujeitos às oscilações da atividade comercial, a sorte poderia mudar, trazendo um fim melancólico, muitas vezes com problemas de saúde no caso de Cruz ou o encontro com a morte em situação de extrema pobreza como Francisco Muzzi, que não se recuperou mais do fato de ficar encarcerado por muito tempo, provavelmente condenado por descaminhos do ouro.

Através da análise das cartas de Francisco Pinheiro ressaltamos a conduta austera desse comerciante que nasceu pobre, filho de padeiro, e fez fortuna mais tarde. Esse novo-rico instruía seus jovens sobrinhos quanto a conduta mais adequada para ter sucesso como comerciante: trabalhar bastante sem desperdiçar tempo nem esforços, evitando o ócio e não se acostumar à vida dispendiosa, ser *moderado e fechado na bolsa e fugir de más compras e ruins conversas* para juntar um bom cabedal, prestando contas o mais rápido possível aos consignadores das mercadorias.

Pinheiro era sempre claro, objetivo e muitas vezes duro com seus consignatários, inclusive com o seu irmão Pinheiro Netto que estava com dificuldades nos negócios no Rio de Janeiro, acumulando dívidas e não prestando contas adequadamente – *é hora de se vir embora*. E quando soube que esse mesmo irmão faleceu no Rio de Janeiro, fria e calculadamente, apenas tratou de alertar os herdeiros, seus sobrinhos, de que deveriam acertar as contas do pai o mais rápido possível, já que esse lhe era devedor de considerável quantia em dinheiro.

Destacamos também os inúmeros pedidos de ofícios dos representantes de Pinheiro, as condições em que eram concedidos, representando uma das inúmeras possibilidades em que os particulares poderiam manter uma sociedade temporária com a Fazenda Real. Outros aspectos como os tempos de viagens como a efetuada pelo correspondente Pinheiro Netto, que demorou 43 dias para vir de Angola até o Rio de Janeiro, João Deniz de Azevedo que demorou 45 dias da Costa da Mina ao Rio de Janeiro, as recomendações aos capitães de navios, as condições da alfândega, onde as mercadorias ficavam amontoadas, com espaço físico insuficiente, sujeito ao ataque de baratas e ladrões, sendo o desembaraço dessas mercadorias algo bastante complicado, muitas vezes tendo que esperar o desembaraço das mercadorias da tripulação do navio. A prática de suborno, ou seja, a necessidade de ofertar *mimos* aos fiscais para que os despachos na alfândega fossem mais rápidos, e o uso sempre que possível de influência política - *VM esteja na inteligência de mandar-nos sempre cartas de recomendação, para todos os ministros e governadores destas partes, que sempre são necessárias*. Eram uma ocorrência bastante comum.

Na análise do movimento de mercadorias chama atenção a composição regional destas mercadorias, onde percebemos que para a Colônia do Sacramento não foram enviados alimentos; talvez a explicação seja a maior distância, que aumenta em muito os

riscos de deterioração, ou pode ser que essa região estivesse melhor suprida pela produção local. O contrário acontecia com a Bahia, onde a importação de alimentos como farinha, queijo, bacalhau e vinho supera em muito a importação de tecidos. Estes tecidos tem importante participação nas demais regiões como Pernambuco, São Paulo, Angola, sendo que no Rio de Janeiro representava praticamente a metade do movimento de mercadorias e na Colônia do Sacramento tinha participação quase absoluta.

O comércio intercolonial era uma realidade e um recurso de que se utilizavam esses comerciantes com bastante frequência. As mercadorias que não tinham saída na Bahia eram enviados ao Rio de Janeiro ou África e vice-versa, com o agravante de que as possibilidades de lucros diminuía progressivamente pelo acúmulo de fretes e comissões, aumentando sensivelmente os riscos de perdas. Perdas no mar e em terra, com o ataque de inimigos ou baratas e outras traças.

Esses comerciantes não reclamavam muito dos excessos da tributação, encarando-o apenas como mais um custo; fato que merecia a máxima atenção, pois mais tarde poderia se transformar em perdas se as vendas não fossem realizadas. Também não faziam muito alarde quanto ao intenso processo especulativo que vivia a colônia, sendo que não temos elementos para afirmar em que medida esses comerciantes participaram desse mesmo processo especulativo.

Para coibir os excessos dos atravessadores que especulavam com as mercadorias, as Câmaras Municipais, nesse século XVIII, lançavam periodicamente uma lista de preços dos produtos vendidos no varejo nessas vilas mineiras. A composição dessa lista de preços é bastante diferente da gama de produtos importados pelos comerciantes reinóis, os *secos e molhados*, que freqüentavam os registros de entrada das minas.

Nos registros instalados nos caminhos das minas passavam além desses produtos importados do reino o gado, o peixe, peixe seco, sebo, sola, couro, cavalo<sup>416</sup>. Sendo que o arroz e feijão eram encontrados em poucas quantidades nessas passagens.

Nas listas de preços das Câmaras Municipais, que em última instância representavam a variedade de produtos consumidos pela população dessas vilas mineiras constavam então os produtos importados do reino, os produtos da terra que vinham de

---

<sup>416</sup> CHAVES, *Op. cit.* P. 102.



outras regiões e portanto freqüentavam os registros como dissemos acima, e os produtos da terra, geralmente comestíveis e de produção local que não passavam por nenhum registro.

Acreditamos que com a regularização do abastecimento, conforme avançou o século XVIII, distanciou-se cada vez mais a cesta de consumo da elite e dos mais pobres, porque foram surgindo novas opções mais baratas ofertadas pela produção local. Analisando a lista da Câmara de Vila Rica organizada por Chaves para o ano de 1752, lá estavam presentes a manteiga importada de Flandres, mas também estavam presentes a manteiga da terra e a popular manteiga de porco; queijos flamengos estavam ao lado de queijos do norte de minas, que se tornaram famosos mais tarde; a aguardente da terra competia com a do reino e o peixe seco e fresco do sertão competia com o peixe seco do reino, entre outros exemplos.

A produção local de Vila Rica eram: as laranjas, bananas, quiabos, ovos, pães, leite, azeite de mamona, farinha de mandioca e de milho, grão-de-bico cevada, arroz, feijão miúdo e fradinho Chaves ressalta ainda que os ingredientes da tradicional comida mineira como arroz e feijão freqüentavam pouco os registros de passagem. Eram produzidos localmente como a couve, a carne de porco e de galinha e a gordura de porco que substituíam a manteiga.

Sabemos que a produção local mineira cresceu em variedade e ganhou vulto a ponto de inverter as rotas de abastecimento que confluíam para o Rio de Janeiro no período seguinte – a partir de 1750.

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### Fontes impressas

ANTONIL, André J. *Cultura e Opulência do Brasil*, Texto da edição de 1711, Introd. Alice Canabrava, São Paulo, Companhia Editora Nacional.

CLETO, Marcelino Pereira. *Dissertação sobre a Capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la*, in Roteiros e notícias de São Paulo, Colônia, 1751-1804. Introdução e notas de Ernani Silva Bueno, São Paulo, Governo do Estado, 1977.

JUZARTE, Theotônio José. “Diário da navegação do Rio Tietê, Rio Grande, Paraná e Rio Guatemí em que se dá relação de todas as coisas mais notáveis destes rios, seu curso, sua distância, e de todos os mais rios, que se encontram ilhas, perigos, e de tudo o acontecido neste diário, pelo tempo de dois anos e dois meses. Que principia em 10 de março de 1769”. In TAUNAY, Afonso de E. 1981. *Relatos Monçoeiros*, Belo Horizonte; Itatiaia, São Paulo; EDUSP.

LISANTI F, Luis. *Negócios Coloniais; uma correspondência comercial do século XVIII* Brasília, Ministério da Fazenda, São Paulo, Visão Editorial, 1973. 5 volumes.

PITTA, Sebastião da Rocha. *História da América Portuguesa. Desde o ano de mil e quinhentos do seu descobrimento até o de mil setecentos e vinte e quatro..* Rio de Janeiro: Garnier

### Bibliografia

ABREU, João Capistrano de. *Caminhos Antigos e povoamento do Brasil*, Belo Horizonte, Itatiaia, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

ALENCASTRO Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000

ANASTASIA Carla Maria Junho e Flávio Marcus da SILVA. *Levantamentos Setecentistas Mineiros; Violência Coletiva e Acomodação*, in Diálogos Oceânicos. Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português. Organizado por Júnia Ferreira Furtado, Belo Horizonte, Editora UFMG, 2001.

ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no Comércio Colonial*, São Paulo, Ática, 1980.

\_\_\_\_\_. *Frotas de 1749; um balanço*. Revista Ler História, 39 (2000), Lisboa, Portugal.

BICALHO Maria Fernanda Baptista. *A Cidade e o Império: O Rio de Janeiro na Dinâmica Colonial Portuguesa. Séculos XVII e XVIII*, Tese de Doutorado, USP, São Paulo, 1997

- \_\_\_\_\_. *As Câmaras Ultramarinas e o Governo do Império*, in *O Antigo Regime dos Trópicos – A Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI – XVIII)*, organizado por João Fragoso, Maria F. Bicalho e Maria F. Gouveia, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2001.
- BOXER Charles R.. *A Idade de Ouro do Brasil: Dores de Crescimento de uma Sociedade Colonial*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1963
- \_\_\_\_\_. *O Império Colonial Português (1415-1825)*, Lisboa, Edições 70, 1969
- CANABRAVA, Alice Piffer. *O comércio português no Rio da Prata, 1580-1640*, São Paulo, USP, Belo Horizonte, Itatiaia, 1984.
- CASTRO, Viveiros de. *História Tributária do Brasil*, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil*, Tomo LXXVIII, Parte 1, 1915.
- CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Perfeitos Negociantes; mercadores das minas setecentistas*, Annablume, São Paulo, 1999.
- CIPOLLA, Carlo M. *História Econômica da Europa Pré-Industrial*, Lisboa, Edições 70, 1996
- DAURIL Alden, *Royal Government in Colonial Brazil, with special reference to the Administration of Marquis of Lavradio, Viceroy, 1769-1779*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1968,
- DEAN, Warren. "Notes and Comments: comments on 'Slavery in a Nonexport Economy'", *Hispanic American Historical Review*, 63:3 (1983), 582-584.
- ELLIS Junior, Alfredo e Myriam Ellis *Economia Paulista do Século XVIII* SP, 1950, boletim 115 - História da Civilização Brasileira nº 11.
- ELLIS, Myriam. *Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII*. *Revista de História - USP*, São Paulo, ano 9, p. 429-68, 1958
- \_\_\_\_\_. *Comerciantes e Contratadores do Passado Colonial*, in *Revista. Inst. Est.. Bras.* (24), 1982
- ENGERMAN, Stanley L. e GENOVESE, Eugene. "Notes and Comments: comments on 'Slavery in a Nonexport Economy'", *Hispanic American Historical Review*, 63:3 (1983), 585-590
- FIGUEIREDO Luciano Raposo de Almeida . *O Império em Apuros; Notas para o Estudo das Alterações Ultramarinas e das Práticas Políticas no Império Colonial Português, séculos XVII e XVIII*, in *Diálogos Oceânicos. Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Organizado por Júnia Ferreira Furtado, Belo Horizonte, Editora UFMG, 2001.

- \_\_\_\_\_. *As Fiscalidade e Identidade Colonial na América Portuguesa – Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais, 1640-1761*, Tese de Doutorado, USP, São Paulo, 1996.
- \_\_\_\_\_. *Barrocas famílias; Vida familiar em Minas Gerais no século XVIII*, Hucitec, São Paulo, 1997.
- FISHER, H. E. S. De Methuen a Pombal; *O Comércio Anglo-Português de 1700 a 1770*. Tradução de Joaquim Duarte Peixoto, Gradiva, Lisboa, 1971.
- FRAGOSO, João e FLORENTINO, Manolo. "História econômica", p. 27-43. in: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (organizadores.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- FRAGOSO, João Luís, *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*, 2ª edição revista, Rio de Janeiro, Civilização brasileira, 1998.
- FURTADO, Júnia Ferreira . *Homens de Negócio ; A Interiorização da Metrópole e do Comércio nas Minas Setecentistas*, Hucitec, São Paulo, 1999.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. *Portugal, as Frotas do Açúcar e as Frotas do Ouro (1670-1770)*, in *Estudos Econômicos*, 13(especial), 1983
- GODOY, Silvana Alves de. *Itú e Ararituaba na rota das Monções (1718 – 1838)*, Dissertação de Mestrado, UNICAMP, Campinas, 2002.
- GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*, Conquista, Rio de Janeiro, 1961.
- HANSEN, Mark Hillary. "Religião, ética do comércio e valores pessoais: o caso de um italiano no Brasil Colonial. *Estudos Econômicos*. São Paulo, v. 25, n. 2, pp. 271-192, maio-ago 1995.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*, 3ª edição, São Paulo, Companhia das Letras, 1994.
- LAPA, José Roberto Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Tese de Doutorado, 1966, Marília, edição de 2000
- \_\_\_\_\_. *Economia Colonial*, São Paulo, Perspectiva, 1973.
- \_\_\_\_\_. *Historiografia Brasileira Contemporânea: A História em Questão*, Petrópolis, Vozes, 1981, 2ª edição
- \_\_\_\_\_. *O Antigo sistema Colonial*, São Paulo, Brasiliense, 1982.

- \_\_\_\_\_. *O interior da estrutura*, p. 163-171. in: SZMRECSÁNYI, Tamás (Organizador.) *História Econômica do Período Colonial*. São Paulo: Ed. HUCITEC/FAPESP, 1996
- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação*, São Paulo, Símbolo, 1979.
- LINHARES, Maria Yedda Leite. *História do Abastecimento; Uma problemática em questão (1530 – 1918)*, Brasília, BINAGRI, 1979.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *O Comércio Atlântico e a Comunidade de Mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII.*, in *Revista de História*, São Paulo, p. 49-106, 1975
- MANCHESTER, Alan K. *Preeminência Inglesa no Brasil*, São Paulo, Brasiliense, 1973.
- MARIUTTI, Eduardo Barros. *A transição do feudalismo para o capitalismo; um balanço do debate*, Campinas, UNICAMP, 2000.
- MARTINS Roberto Borges. *Minas Gerais, século XIX: tráfico e apego à escravidão numa economia não-exportadora*, *Estudos Econômicos*, 13(1): 181-209, jan/abr. 1983
- MARTINS, Roberto Borges e Martins Filho, Amílcar. "Slavery in a Nonexport Economy: Nineteenth-Century Minas Gerais revisited, *Hispanic American Historical Review*, 63:3 (1983), 537-568.
- MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570 – 1670)*, 2 Volumes, Editora Estampa, 1989, Lisboa
- MAXWELL, Kenneth. *A Devassa da Devassa, A Inconfidência Mineira: Brasil-Portugal-1750-1808*. Trad. port. 3ª. ed., SP, Paz e Terra, 1995
- NOVAIS Fernando Antônio. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*, terceira edição, São Paulo, Hucitec, 1985
- \_\_\_\_\_. *Condições da privacidade na colônia*, in, *História da vida privada no Brasil*, coleção dirigida por Fernando Antônio Novais, (Volume I), organizado por Laura de Mello e Souza, Companhia das Letras, São Paulo, 1997.
- PINTO, Virgílio Noya. *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português*, São Paulo, Nacional, 1977.
- PRADO Jr. Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*, São Paulo, Brasiliense, 1961.
- \_\_\_\_\_. *História Econômica do Brasil*, São Paulo, Brasiliense, 1967.
- RAU, Virgínia. *Os holandeses e a exportação do sal de Setúbal nos fins do século XVII*, Coimbra, 1950

- RUSSELL-WOOD. A.J.R.. *As Frotas de Ouro do Brasil*, in Estudos Econômicos 13 (nº Especial), p. 701-717, 1983
- \_\_\_\_\_. *Centros e Periferias no Mundo Luso-Brasileiro, 1500-1808*, in Revista Brasileira de História, vol 18. N. 36. S.P. 1998.
- \_\_\_\_\_. *Um mundo em movimento – Os portugueses na África, Ásia e América (1415 – 1808)*, tradução de Vanda Anastácia, Difel, 1988.
- SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*, Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993.
- SANTOS. Ronaldo Marcos dos. *Rascunho da Nação; Formação, Auge e Ruptura da Economia Colonial*, Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Economia da UNICAMP
- SALGADO Graça (cord.), *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1990
- SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. *Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750)*, in O Antigo Regime dos Trópicos – A Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI – XVIII), organizado por João Fragoso, Maria F. Bicalho e Maria F. Gouveia, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2001
- SILVA, Maria Júlia de Oliveira e. *Fidalgos-Mercadores no século XVIII*
- SLENES, Robert W. *Notes and Comments: comments on 'Slavery in a Nonexport Economy*, Hispanic American Historical Review, 63:3 (1983), 569-581.
- SODRE Nelson Werneck *O Tratado de Methuen*, Textos de História do Brasil – 2 – Instituto Superior de Estudos Brasileiros, Rio de Janeiro, 1957
- SOUZA, Laura de Mello. *Desclassificados do Ouro – A Pobreza Mineira no Século XVIII*, Rio de Janeiro, Graal, 1982.
- \_\_\_\_\_. *Formas provisórias de existência: A vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações*, in, História da vida privada no Brasil, coleção dirigida por Fernando Antônio Novais, (Volume I), organizado por Laura de Mello e Souza, Companhia das Letras, São Paulo, 1997.
- SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos*, Tradução de Laura T. Motta, São Paulo, Companhia das Letras, 1995.
- VENÂNCIO Renato Pinto e Jùnia Ferreira FURTADO. *Comerciantes, Tratantes e Mascates*, in Revisão do Paraíso: Os Brasileiros e o Estado em 500 Anos de História, organizado por Mary Del Priore, Rio de Janeiro, Campus, 2000

- VENÂNCIO Renato Pinto. *Comércio e fronteira em minas gerais colonial*, in, Diálogos Oceânicos. Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português. Organizado por Júnia Ferreira Furtado, Belo Horizonte, Editora UFMG, 2001
- WEHLING Arno e Maria José. *O funcionário colonial entre a sociedade e o Rei*. in Revisão do Paraíso: Os Brasileiros e o Estado em 500 Anos de História, organizado por Mary Del Priore, Rio de Janeiro, Campus, 2000
- VIEIRA, Dorival Teixeira. *A Política Financeira* in Sérgio Buarque de Holanda, (org.) História Geral da Civilização Brasileira, S.P., DIFEL, 1985, 6<sup>a</sup> ed. Pp.340-351.
- ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII.*, São Paulo, Hucitec/Edusp, 1990.